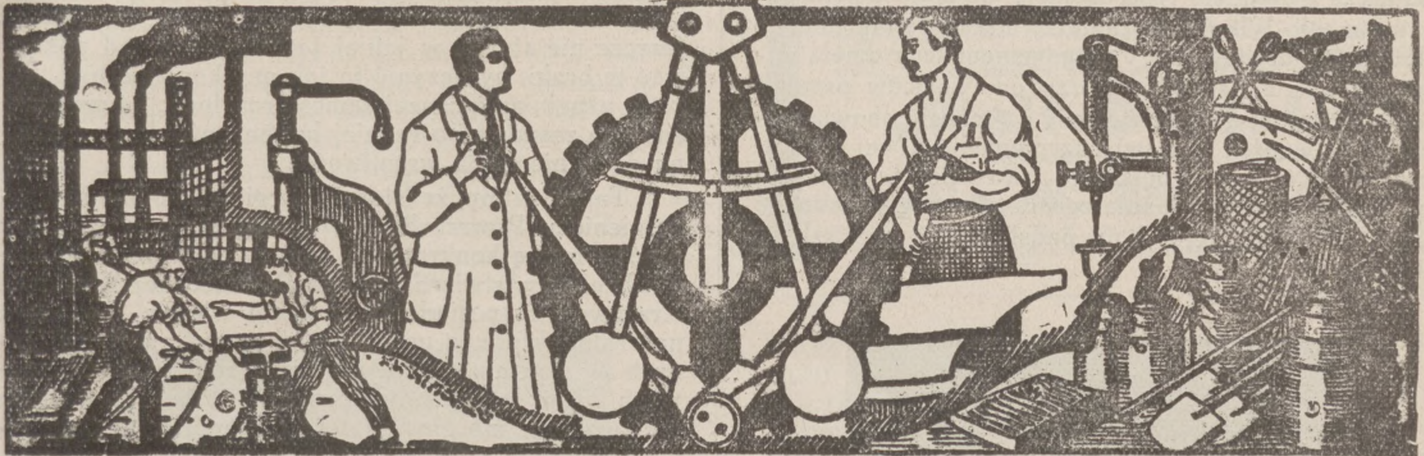
RYNEK METALOWY i MASZYNOWY

STAŁE DODATKI: „ELEKTRO- I RADJOTECHNIKA" • „POSTĘPY W PRZEMYŚLE" • „DZIAŁ SAMOCHODOWY" „DZIAŁ BUDOWLANY, DRZEWNY I CERAMICZNY" • „DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH"



Nr. 36 — Poznań-Lwów, 7 września 1929 — Rok IX

PRZEDPŁATA kwartalna 4½ zł + 40 gr za dostawę franko w dom.

REDAKCJA i ADMINISTRACJA POZNAŃ, WIELKA 10. - TEL. 2277

Tygodnik abonować można na wszystkich pocztach w Państwie Polskiem.

Ceny ogłoszeń i inne warunki zamieszczone są na stronie ostatniej

Targi Wschodnie



Te dwa krótkie słowa oznaczają w tym roku coś więcej, olbrzymio więcej niż znaczyły one lat ubiegłych. One nie mówią nam dzisiaj, że we Lwowie odbywa się doroczny pokaz walorów naszego przemysłu i handlu lecz głośno krzyczą w świat:

Polska chce, i może!

Przecież Lwów, to istotnie dziwnego autoramentu miasto, które właśnie w tym roku obesłało Powszechną Wystawę Krajową znacznie większym wysiłkiem finansowym, niż normalne koszty Targów Wschodnich, nie szczędziło trudów i grosza na urządzenie swych Targów.

Lwów chciał, więc dokonał rzeczy, którą powszechnie za niemożliwość uważano. W tej znakomitej pracy obywatelskiej Lwowa dla Polski wzięło udział całe obywatelstwo lwiego grodu, z niespożytymi działaczami jak p. kom. rządu Nadolskim, dr. J. Ruckerem, dyr. H. Grosmanem, Orzechowskim i innymi na czele. Cześć im i Lwowianom, nie za ich idealną wolę, bo ta jest im wrodzoną potrzebą życia, lecz za ich pracę, wysiłek nadmierny.

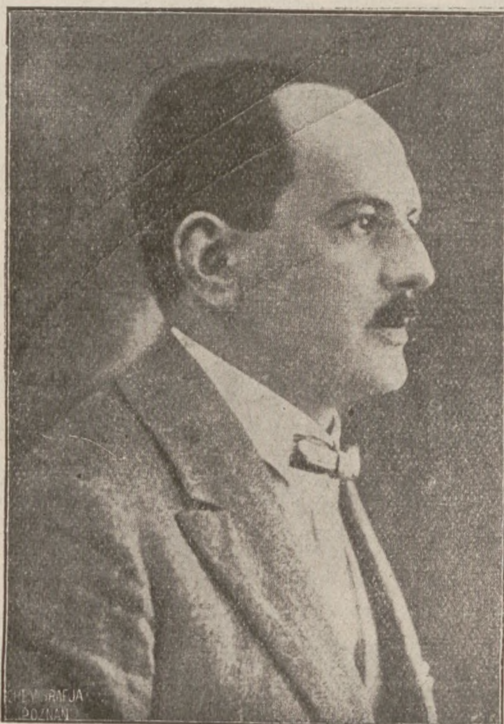
Targi Wschodnie, to nie benefis Lwowian, nie, bo oni miast z kasy do kasy sporo grosiwa dosypać muszą, lecz są one benefisowym występem tężyzny odrodzonego narodu.

O nieodzowności stałego powtarzania Targów Wschodnich mówić już nie należy, kwestja ta bowiem jest aż nadto wyraźną i ostatecznie zrozumianą. Polska już wie, że Lwów na wschodzie a Poznań na zachodzie są rezerwuarami krajowej produkcji, z których my sami i nasi sąsiedzi obficie czerpać mogą.

Dorobku nie chowaj — bo go zmarnujesz! — Coś pokazał na P. W. K. sprzedaj na Targach Wschodnich!

Rozwój i znaczenie Targów Wschodnich dla Polski

Wśród licznych głosów uznania zagranicy o Powszechnej Wystawie Krajowej, najwięcej charakterystyczną dla Poznania była ocena niemieckiej prasy, jednakże z błędnem twierdzeniem, że takie dzieło powstać mogło tylko w Poznaniu i udało się tak dobrze dlatego, że organizacją i urządzeniem tego dzieła zajęli się ludzie Zachodu, którzy od Niemców przejęli polot, systematykę, wytrwałość i poczucie obowiązkowości i słowności. Tem twierdzeniem chcieli oni zmniejszyć zasługę narodu polskiego jako całości. podsuwając myśl, że tego wspaniałego dzieła mogły dokonać tylko Zachodnie Kresy, na podstawie t. zw. „szkoły niemieckiej".



Henryk Grosman,
I. Dyrektor Targów Wschodnich.

Ale naród polski dziś przedstawia całemu światu drugie dzieło, niemniej imponujące, uzupełniające całość. Gdy bowiem Powszechna Wystawa Krajowa w całej rozciągłości przedstawia wszystkim, czem jesteśmy przemysłowo i kulturalnie, to IX. Międzynarodowe Targi Wschodnie wskazują nam, jak te dobra wytwarzane przez nasz przemysł rozdzielać racjonalnie, najprzód na rynku krajowym, by wszyscy, nawet w najbardziej odległych zakątkach Rzeczypospolitej korzystać z nich mogli, oraz jak to, co nam zbyteczne i czego sami skonsumować nie możemy, z korzyścią ulokować na rynkach zagranicznych. Dla przemysłu i dobra kraju, nie wystarcza produkcja i wytwórstwo, ale trzeba je też racjonalnie zużyć, tak mianowicie, by samo to zużywanie było aktywne i stwarzało nowe czynniki i walory gospodarcze, któreby umożliwiały nietylko tego samego stopnia intensywną produkcję, ale nawet przymuszały do zwiększania i rozszerzania tejże.

Powszechna Wystawa Krajowa wykazała i wykazuje nam słabe strony i braki naszej samostarczalności, które jeszcze zaspokajać musimy importem. Tu właśnie występuje druga część zadania Targów Lwowskich, umożliwiając zagranicy pokaz tego, czego nam jeszcze nie staje i w jakiej formie oraz skąd pokrywać te braki, by uczynić to jak najekonomiczniej. Bo, że to uzpełnianie naszej samostarczalności oprzeć musimy na zasadzie pośredniej lub bezpośredniej wymiany dóbr, nie ulega wątpliwości.

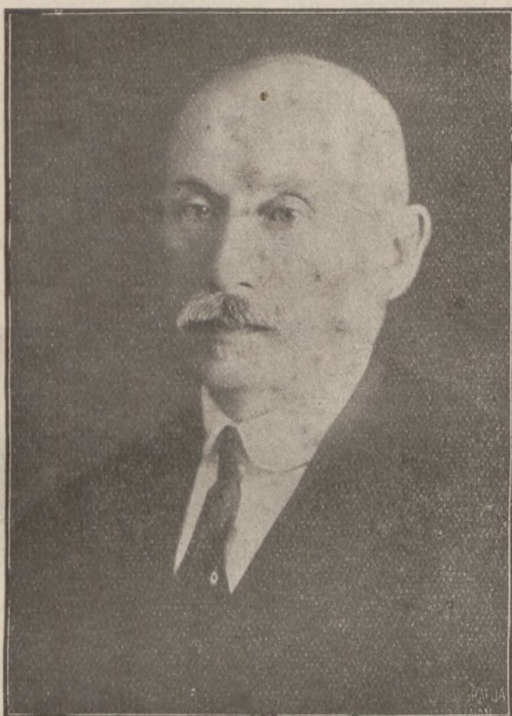
Tak widzimy, że istotnie Targi Wschodnie są uzupełnieniem Powszechnej Wystawy Krajowej. Aby ująć w formę konkretnych danych co poprzednio powiedzieliśmy, stwierdzamy na Powszechnej Wystawie Krajowej, że posiadamy w kraju wielkie bogactwa naturalne, które są podwalinami pomyślnie rozwijających się przemysłów i wydających rokrocznie tyle nowych, lub w takiej formie produktów, że sami w kraju ich zużyć nie możemy. Należą do rzędu tych przemysłów kopalnictwo węglowe, wiertnictwo naftowe, rolnictwo we wszystkich swoich objawach, jak uprawy zbóż, roślin przemysłowych, artykułów spożywczych, hodowli bydła i innych zwierząt domowych rzeźnych i użytkowych, produkty zwierzęce, przemysł drzewny, żelazno-stalowo-metalurgiczny, włókienniczy i inne.



Zygmunt Orzechowski,
II. Dyrektor Targów Wschodnich.

Dla tych musimy w znacznej mierze szukać rynków zbytu zagranicą. Niektóre z nich mają już utartą marszrutę, opartą na naturalnem zapotrzebowaniu. Tak np. produkty rolnicze i przemysłu drzewnego znajdują naturalny rynek na Zachodzie — gdzie gęstość zaludnienia wymaga ich dowozu w wielkich ilościach. Węgiel również ma stałych odbiorców — a chociaż w

konkurencji z krajami o intensywniejszej produkcji walczyć musimy o te rynki, pewne jednak pozostaje, że tam w głównej ilości plasować musimy nasz węgiel. Mamy jednak przemysły, które przez Lwów dążą na swoje rynki zbytu i konsumcji: jest to przemysł włókienniczy, przemysł maszyn rolniczych, drobnych wyrobów żelaznych, blaszanych i metalowych, przemysł chemiczny itd. Ciążą one — z niewielkiemi wyjątkami na Wschód i na Południe, gdzie znajdują chętnych nabywców, oraz gdzie łatwiej pokonywać mogą wyroby innych krajów, obciążone dalszą drogą transportową. W tym kierunku Lwów powinien być i jest rzeczywiście od wieków punktem zbornym sprzedawców i nabywców, oraz punktem rozdzielczym tych wywożonych towarów zagranicę i ze Wschodu i Południa do kraju przywożonych. Nic więc dziwnego, że w Targach Wschodnich biorą udział wszystkie wyżej wspomniane przemysły, oraz instytucje finansowo - handlowe.



Dr. Jan Rucker,
Zastępca przewodniczącego Komitetu Wykonawczego i członek Rady Nadzorczej Targów Wschodnich
Dyrektor fabryki konserw Zygmunt Rucker S. A.

Jest tam więc ciężki przemysł hutniczo-metalurgiczny, przemysł maszynowy, rolniczy i leśny, nasiennictwo, przemysł włókienniczy, chemiczny krajowy i zagraniczny; zbiorowo też występują przemysły różnych krajów, jak czechosłowacki, japoński, rumuński, francuski, austrjacki itd.

Dokonał więc Lwów przez urządzenie IX. Międzynarodowych Targów Wschodnich dzieła nie mniejszej wartości gospodarczo narodowej, jak Poznań, przez urządzenie Powszechnej Wystawy Krajowej. Jeżeli Powszechną Wystawę Krajową urządzić mógł tylko Poznań i zapewnić jej sukces swą obliczoną, a wytrwałą pracą, to Targi Wschodnie urządzić mógł tylko Lwów swoim zapałem i polotem. Bo istotnie, wbrew zasadzie, że rozdwojone siły mniej uderzają, Lwów jednak Targi swoje przeprowadził. Nie odstraszyły go trudności, przeciwieństwa. Mając w kraju licznych przeciwników idei Targów Wschodnich, zapewnił sobie Zarząd przedewszystkiem udział zagranicy, reszta dopełniła się siłą logicznej konieczności. Stało się tedy to, naco zapał Lwowa liczył: Kraj cały zjednoczył się ze Lwowem i złączył twórczość przemysłowo-gospodarczą z przedsiębiorczością handlową, okazując wszystkim całokształt nowoczesnego Polaka. Dwie stolice kresowe podały sobie ręce i opasały silnemi ramiony cały kraj.

Powszechna Wystawa Krajowa i IX. Międzynarodowe Targi Wschodnie uzupełniają się wzajemnie i łączą się jako dwie integralne części jednej nierozdzielnej całości. Powszechna Wystawa Krajowa w Poznaniu i równoczesne Wschodnie Targi Lwowskie, tak wspaniale przeprowadzone, udawadniają całemu światu namacalnie, że jesteśmy narodem świadomym prawa życia, narodem, stojącym narówni z wszystkiemi innemi narodami pod względem siły i tężyzny gospodarczej, przemysłowej, handlowej i kulturalnej. Poznań — Lwów — to epilog naszego pierwszego dziesięciolecia niepodległości polityczno - gospodarczo - handlowej.

Przemysł metalowy a IX. Targi Wschodnie

W genezie urządzenia tegorocznych IX. Międzynarodowych Targów we Lwowie chlubną kartę odegrał przemysł metalowy. Wprawdzie początkowo przemysł górnośląski orzekł się w myśl nieurządzania Targów Lwowskich z tego powodu, że przemysł biorący udział na Powszechnej Wystawie Krajowej, byłby zbytnio obciążony nadprogramowemi wydatkami, które trudnoby mu było pokryć. Jednak następnie pogląd tych przemysłowców się zmienił, a wyrazicielką nowego poglądu było orzeczenie „Huty Pokoju" za urządzeniem Targów. Istotnie przemysł metalowy hutniczy i przetwórczy bierze czynny udział w odbywających się Targach Wschodnich. Jeżeli zważymy, że w konfiguracji przemysłowo-gospodarczej wszystkich państw przemysł metalowy odgrywa z powodu różnorodności form swych przejawów pierwszorzędne znaczenie, że stanowi on oś i trzon wszelkiej produkcji przemysłowej, tak, że trudno znaleźć jakikolwiek dział wytwórczości, w którym żelazo, stal, metale, lub wyroby z nich nie znajdowałyby bezpośredniego, lub

pośredniego i pomocniczego zastosowania że wszystkie dziedziny techniki oparte są o wyroby przemysłu metalowego, bądź w postaci maszyn wytwórczych i przetwórczych, bądź w postaci materjału konstrukcyjnego, przetwórczego i pomocniczego, przyjdziemy do przekonania, że bez udziału przemysłu żelazno-metalowego, Targi Wschodnie byłyby tylko parodją targów powszechnych i międzynarodowych.

Co jednak skłoniło nasz przemysł hutniczy i metalurgiczny do tak żywego zainteresowania się tegorocznemi Targami Wschodniemi? Oto nic innego, jak głębokie przekonanie, że bez Targów Wschodnich penetracja rynku wschodniego naszej Rzeczypospolitej i rynków Bliższego i Dalszego Wschodu jest nie do pomyślenia i nie do uskutecznienia. Nie będę się rozpisywał o dużej chłonności naszych województw wschodnich jako rynku konsumcyjnego. Wystarczy tylko, by rozbudzono tam świadomość potrzeby wyrobów naszego przemysłu żelazno-hutniczego i metalurgicznego i umożliwiono tymże wyrobom dostęp do miasteczek i wiosek. Widzieliśmy np. skutki ulgowej taryfy transportowej węgla na nasz Wschód, że tysiące wagonów znalazło tam łatwe ulokowanie, a obecna kampanja zimowa zapowiada się tam równie dobrze.

Nasz przemysł hutniczo-metalurgiczny pojmuje bardzo dobrze rolę Targów Lwowskich, jako punktu oparcia i bramy wypadowej na Wschód. O eksporcie na Zachód nam nie marzyć, do krajów zamorskich również nam trudno przenikać, bo brak nam silnej własnej floty handlowej, a posługiwanie się flotą obcą jest zbyt kosztowne. Ale z Bliższym Wschodem i wschodnio-południowemi krajami Europy łączy nas komunikacja kolejowa, która naszym potrzebom w zupełności odpowiada. Lwów zaś, to punkt wymiany i rozdziału eksportu.

Akcja wywozowa naszego przemysłu hutniczego, jak i metalowego orjentuje się coraz bardziej zdecydowanie w kierunku Wschodu. Podczas gdy w r. 1927 rynki południowe i wschodnie zaabsorbowały 52,3 naszego eksportu hutniczego, w r. 1928 udział ich w nim stanowił już 81 proc. Przemysł górnośląski znaczenie Targów Wschodnich pod tym względem docenia; świadczy o tem m. in. fakt, o którym już wyżej wspomnieliśmy, iż przedsiębiorstwo hutnicze Huty Pokoju nietylko na Targach tych wystawia, ale i gorąco się za urządzeniem ich w roku bieżącym wypowiedziało.

Tegoroczne Targi, odbywające się jeszcze w podniosłej atmosferze Powszechnej Wystawy Krajowej, jeszcze w większej niż dotychczas mierze uprzytomniają wszystkim zainteresowanym, że rozwój współpracy Wschodu z Zachodem, a szczególnie z naszym przemysłem hutniczo-metalurgicznym jest równoznaczny z postępem gospodarczym i przemysłowym naszego kraju, że należy dążyć do jego wzmocnienia wszystkiemi środkami i że przedewszystkiem należy korzystać z tej najlepszej ku temu okazji, jaką są obecne i będą nadal wszystkie przyszłe Targi Wschodnie we Lwowie.



Pawilon Ziemskiego Banku Kredytowego.

Zagranica wobec IX. Targów Wschodnich

Lwowskie „Targi Wschodnie" w ciągu ośmiu lat swego istnienia zjednały sobie nietylko uznanie i poparcie, lecz zmobilizowały również nieliczny coprawda zastęp przeciwników, którzy sięgają do wszelkich możliwych argumentów, by podać w wątpliwość rację bytu i celowość tej instytucji. Jednym z argumentów wysuwanych często przeciw Targom Lwowskim, to ich charakter międzynarodowy, rzekomo szkodliwy dla interesów państwowych, bo przyczyniający się do zwiększenia importu.

Pomijając już fakt, że wobec pomocy i opieki rządu nad Targami Lwowskiemi jakaś ich przeciwpaństwowa polityka jest wprost nie do pomyślenia, zarzut taki jest tylko obliczony na efekt u nieuświadomionego szerszego ogółu, pozbawiony jednak merytorycznej słuszności.

Wiadomo bowiem, że międzynarodowość targów jest niejako przywilejem, o który ubiegają się wszystkie targi na całym świecie. Wiadomo, że wymiana międzynarodowa odbywa się na zasadzie wzajemno-

ści, i każdy nasz odbiorca kupuje od nas z myślą sprzedaży nam swoich produktów, i odwrotnie sprzedając nam swoje towary, chętniejszym staje się odbiorcą na nasze wytwory.

Udział więc zagranicznych wystawców w Targach Wschodnich nie jest zatem jakiemś zjawiskiem sztucznem a zarazem niepokojącem, lecz naturalną konsekwencją zagranicznych stosunków handlowych kraju, a zarazem dowodem użyteczności i rozgłosu targów.

Najlepszym dowodem tego jest fakt, że udział zagranicy w targach lwowskich jest zawsze świeżem odbiciem bilansu handlowego z danego okresu, wykazując jednakowe wahania i punkty charakterystyczne. Biorąc sprawę na papier, łatwo na podstawie cyfr statystycznych choćby zeszłorocznej naprzykład kampanji stwierdzić można, że większość zagraniczn. eksponatów należy do działów, które określamy jako import produkcyjny, do działów, w których produkcja wewnętrzna nie jest jeszcze w pełni samowystarczalna i musi być uzupełniana dowozem. Preponderancja zagranicy uwydatniła się w czterech grupach: maszynowej, technicznej, środków lokomocji i maszyn rolniczych. Zagraniczni wystawcy tych czterech grup stanowili przeszło połowę wszystkich zagranicznych wystawców. Druga połowa zasilała wszystkie inne grupy. Oczywistem jest, że w tych innych grupach, z których i tak nie wszystkie obejmowały artykuły zbytkowne lub konsumcyjne, udział około dwustu firm zagranicznych rozdrobnił się, i nie mógł odegrać żadnej ujemnej roli. Natomiast tych 245 firm z wyliczonych powyżej czterech grup były zjawiskiem dodatniem i pożądanem, wypełniały bowiem luki w produkcji krajowej, czyniły z targów imprezę naprawdę wszechstronną i mogącą zaspokoić wszelki popyt.



Pawilon Czechosłowacki.

Uwzględniając te okoliczności widzimy, że doszukiwanie się w międzynarodowej działalności Targów Lwowskich jakiegoś niebezpieczeństwa dla naszego bilansu handlowego, świadczy tylko o powierzchownem wydawaniu sądu o rzeczy, która w rzeczywistości jest pożyteczną i zdrową.

Szczególnie zaś w roku bieżącym, gdy wskutek P. W. K. targi w Poznaniu nie odbyły się, będą musiały Targi Wschodnie wchłonąć wszystkich interesentów zagranicznych, którzy w latach ubiegłych obsyłali jeden z dwu targów polskich. Zwiększony udział zagranicy w roku bieżącym, jest dowodem żywotności i znaczenia, a nie wypaczenia Targów Lwowskich.

Nasza ankieta w sprawie Targów Wschodnich

Na ogłoszoną przez wydawnictwo nasze ankietę celem zasięgnięcia szerszej opinji o celowości Targów Wschodnich, p. Jan Podraszko, dyrektor f-my Saturn, nadesłał nam poniższe uwagi.

„Problemat racjonalności Targów Wschodnich musi być rzeczywiście gruntownie oświetlony. Do zabierania głosu w tej sprawie nie czuję się, niestety, powołanym. Uważam, że Targi Wschodnie we Lwowie, które już na podstawie swego geograficznego położenia powołane są do roli pośrednictwa między Polską a Bliskim Wschodem, muszą być nietylko utrzymane, ale przez najszersze sfery przemysłowe i kupieckie nadal popierane.

Polska w dalszych swych koncepcjach gospodarczych musi dążyć do nawiązania ścisłego kontaktu z Rumunją(krajami Bliskiego Wschodu, Turcją, Persją itd. Historja rozwoju gospodarczego Polski z czasów jej niepodległości wykazuje dobitnie, że Lwów na rubieży Rzeczypospolitej słynął zawsze z roli pośrednika w handlu Bliskiego Wschodu nietylko z Polską, ale z krajami zachodniej i półn zachodniej Europy.

Ostatnio prowadzone rozmowy z Rumunją, które niewątpliwie w skutku mieć będą zawarcie ścisłej konwencji gospodarczej polsko-rumuńskiej, podniosą odrazu rolę i znaczenie Targów Wschodnich. W najbliższych latach życie przemysłowo-handlowe Polski niewątpliwie znajdzie ujście dla swej wzmożonej działalności na rynkach rumuńskich i Małej Azji. Położenie geograficzne Polski jako kraju tranzytowego, będzie wyzyskane z roku na rok coraz więcej. Projekty Zarządu Targów Wschodnich z przed kilku lat, mające na celu utworzenie we Lwowie wielkich składów wolnocłowych, któreby służyły jako rezerwa towaru dla dostaw do krajów Rumunji i Małej Azji i to nietylko towarów polskich, ale i pochodzenia zachodniego, mogą być teraz po zawarciu konwencji z Rumunją urzeczywistnione. Z biegiem czasu Lwów, za pośrednictwem Targów Wschodnich może między innemi odegrać rolę dawnych jarmarków kijowskich odnośnie transakcyj przemysłowo-handlowych.

Mając wszystko powyższe na uwadze, powinny sfery przemysłowe i kupieckie wspólnemi siłami dążyć do rozbudowy instytucji Targów Wschodnich.

Jan Podraszko.

Spis firm
biorących udział na IX. Targach Wschodnich we Lwowie

Hurtownia Szkła i Porcelan. **T. Osiński i S-wie Warszawa,** Grzybowska 43a — wystawia: Terrakotę, majolikę.

„Drzewodar", F. Dobrowolski, Mińsk Mazowiecki — wystawia: Wyroby drzewne.

Łowicka Fabr. Naczyń, A. Wekstein, Warszawa, Elektoralna 20 — wystawia: Majolikę i naczynia kuchenne.

„Orjon", Fabr. wyrob. metal. i dekor., **Poznań,** Dąbrowskiego 79 — wystawia: stoliki palan, karnisze mos.

Plomben & Metallwaren-Fabrik Josef Stein & Co., Wien, XV., Akkonplatz 5 — wystawia: Plomby do pakiet.

Vacuum-Glas-Compagnie, Wien III., Ob. Viaduktgasse 36 — wystawia: Patent. flaszki termosowe.

Frantisek Gutman, Praha VII, Pivovarska 434 — wystawia: Kuchenne naczynia.

„Osmo", Jos. Moczarski, Warszawa, Chmielna 7 — wystawia: Nowości.

„Patria", Wytwórnia aparat. i zabaw., **Król. Huta,** 3 Maja 56 (Janasa 3) — wystawia: aparaty i zabawki.

Pierw. Fabr. w Polsce wyrob. galant. z drzewa, sztuczn. masy i kości, **W. Babiński, Cieszyn** — wystawia: Przybory piśm. dla pal., okucia mebli.

Zastępstwo **„Scripta", J. Udelsman, Lwów,** Piekarska 3 — wystawia: Zabawki blaszan. i maszynki do pisania.

Herman Feder, Wien II, Pfeffergasse 3 — wystawia: Przybory do palenia.

W. Hryniszak, Wien XVIII, Witthauergasse 13 — wystawia: Maszyny precyz., narzędzia etc.

E. Hausman, Lwów, pas. Hausmana 6 — wystawia: „Frigidaire".

Bracia Gelberg, Lwów, Panieńska 19 — wystawia: Meble oraz forniery.

Prac. Artyst. Cyzlers., wytw. gal. met., **A. Tyblewski, Warszawa,** Chłodna 40 — wystawia: medaljony met. i galant.

„Bijon", Biżuterja Paryska, **Lwów,** Legjonów 1 — wystawia: Sztuczną biżuterję.

„Poltyp", S-ka z o. o. **Lwów,** Sykstuska 7 — wystawia: Maszyny do pisania, liczenia i szycia.

Kraj. Wytw. Zabaw. kompoz. i blaszan. **„Metalit", Lwów,** Zadworzańska 14 — wystawia: Zabawki metal. i blaszane.

Anezka Petrasowa, provd. Zbuzkowa **Stadlo-Sternberg,** Morava C. S. R. — wystawia: Naczynia kuchenne.

Telefunken", G. m. b. H., **Berlin,** — wystawia: Aparaty radjowe i lampy.

„Eka", Fabryka Akumulat., **Lwów,** Kopernika 18 — wystawia: Akumulatory.

Inż. E. Białkowski, Biuro techn. **„Protos",** oddz. **Lwów,** Lindego 8 wystawia: Odkurzacze i froterki.

Polskie Zakłady **„Philips", S. A. Warszawa,** oddz. **Lwów,** Rutowskiego 1 — wystawia: Aparaty radjowe.

„Supervulc", Cecilie Schustermann, Gdańsk, Hundegasse 46 — wystawia: Akcesorja samochodowe.

„Autocentrala", Sp. z o. o. **Lwów,** Jagiellońska 8 — wystawia: Automob., akcesor., gumy.

A. Eisenkolb, Reichenberg (C. S. R.), Lerchenfeldgasse 22 — wystawia: Łańcuchy do aut.

R. & L. Kahn, Paryż, 16e, rue de Villejust — wystawia: Akcesorja automobilowe.

Juljusz Poznański Inż., Warszawa, Hortensja 7 — wystawia: Akcesorja samochodowe.

György Wiktor, Budapeszt — Kispest, Holbesz U. 21 — wystawia: Środki do czyszczenia automobili i pojazdów.

Willy Jahr, Bydgoszcz, Dworcowa 18b — wystawia: Rowery i części rowerowe.

„Auto-Palais", Lwów, Jagiellońska 20 — wystawia: Samochody.

Sealand Trading Ltd. Londyn, zast. **J. Minkowski, Warszawa,** Żurawia 24 — wystawia: Rowery i części rowerowe.

Henryk Buchstab, Lwów, Jagiellońska 7 — wystawia: Samochody.

„Automotor", zast. sam. **„Tatra", Lwów,** Batorego 34 — wystawia: Samochody osob.

Tow. Handlowe Ajentur., daw. **H. Meyer, Lwów,** Piłsudskiego 11 — wystawia: Samochody.

„Pedete, Przedsięb. dost. techn., **Lwów,** Rutowskiego 1 — wystawia: Samochody.

Zast. Fabr. Samoch. **„Minerva", Lwów,** Akademicka 14 — wystawia: Samochody osobowe.

Inż. Kazim. i Bolesł. Neuman, Lwów, Chorążczyzna 6 — wystawia: Samochody.

Spezial-Werkzeugfabrik, Generbach, Stuttgart, Wartbergstrasse 20 — wystawia: Akcesorja samochodowe.

M. Steihaus, Skł. Maszyn i kamien. młyńskich, **Lwów,** Grodecka 10a — wystawia: Maszyny młyńskie.

Inż. Edmund Teldman, Lwów, Janowska 36 — wystawia: Masz. rzeźn., urządzenia z porcel., emalji.

Aktiebolaget Svenska Maskinverken, Södertälje, Schweden — wystawia: Motory Diesla.

Józef Procko, Fabr. Mebli żelaz., **Lwów,** Tercjarska 10 — wystawia: Meble żelazne i metalowe.

Przedst. Fabr. Wirówek **„Alfa-Laval", H. Landes, Lwów,** Grodecka 54 — wystawia: Maszyny mleczarskie.

„Everitas", Polsk. Fabr. Dachów. Asbest., **Kraków,** Zabłocie 37 — wystawia: Domek kryty dachów. i wzór strzechy.

Polsko-Angielskie Tow. Techn. **Engineering & Mercantile Co., Warszawa,** Pl. Żelaznej Bramy 2 — wystawia: Silniki spalinowe.

„Perfekt", Wytw. Patent. Łóżek, **Kemienica,** k. Bielska — wystawia: Łóżka dywanowe własne.

„Grafika", Marek Seide, Lwów, Krzywa 11 — wystawia: Przybory i maszyny drukarskie.

„Fama-Werke", Ing. M. Freundlich, Wien XIX, Hauptstrasse 70 — wystawia Galanterję metal.

„Temis", Tow. Maszyn i Samochod., **Lwów,** Mikołaja 23 — wystawia: Maszyny, obrab. do drzewa, motory i pompy.

Inż. A. Z. Tartakower, Lwów, Kołłątaja 7 — wystawia: Motory.

Van Berkel i S-ka, Sp. z o. o., **Katowice,** Młyńska 11 — wystawia: Maszyny do krajania wędlin i wagi automat.

Gen. Przedst. na całą Polskę **Alfred Eisinger, Kraków,** Studencka 2 — wystawia: Maszyny do wyrobu bułek i słuchawki do badania defektów przy motorach.

„Frema", Sprzed. maszyn i art. techn., **W. Menkes, Lwów,** Grodecka 10 — wystawia: Obrabiarki do drzewa i maszyny tartaczne.

„Technika Piekarska", Inż. J. Thorn, Lwów, Sykstuska 30 — wystawia: Urządzenia i maszyny piekarskie, chłodnie elektryczne.

Sandner. Fabryka Pieców Piekarskich, Katowice, Mikołowska 11 — wystawia: Piece piekarskie.

„Wagoma", Nordböhmische Waggon- und Masch.-Bau-Gesellschaft, Böhmisch-Leipa — wystawia: Maszyny piekarskie, chłodnie elektryczne.

Dom Handl. i Techn. „Pilot", Lwów, Batorego 4 — wystawia: Maszyny i artykuły techniczne.

Fabr. Maszyn Z Rüebner, Żywiec — wystawia: Maszyny do obróbki drzewa.

Inhalatorjum Katowickie, Katowice, Wojewódzka 26a — wystawia: Aparaty inhalac. i medyczne.

„Elektrolux", oddział filtrów, **Lwów** — wystawia: Filtry.

(C. d. n.).

II. Wszechpolski Zjazd

samodzielnych Jubilerów i Złotników, Zegarmistrzów, Rytowników i Bronzowników w Poznaniu

Dzięki inicjatywie Poznańskiego Związku Samodzielnych Jubilerów, Złotników itd., a zwłaszcza jego prezesa p. Szulca, odbył się w dniach 25 i 26 sierpnia II. Wszechpolski Zjazd Samodzielnych Jubilerów, Złotników, Zegarmistrzów, Rytowników i Bronzowników.

Na zjazd przybyli liczni delegaci z całej Polski by wspólnie omówić ważne sprawy zawodowe i ustalić program dalszej pracy.

W pierwszym dniu zjazdu uczestnicy zeszli się w sali Collegium Medicum na pierwsze plenarne posiedzenie. W obecności przeszło 250 zgromadzonych delegatów i gości otworzył obrady prezes Związku p. Szulc, witając przedstawicieli władz, urzędów, gości i delegowanych, oraz przedstawiciela przemysłu zegarmistrzowskiego p. Adrien Brandta ze Szwajcarji.

Po wniesieniu trzykrotnego okrzyku na cześć Rzeczypospolitej, Jej Prezydenta i po powołaniu prezydjum honorowego, przeczytano nadesłane listy i telegramy, wśród których także telegram wydawcy „Rynku Metalowego i Maszynowego" oraz „Kupca" i innych pism fachowych p. Artura Gustowskiego.

Następnie przystąpiono do składania oficjalnych życzeń. Imieniem Prezydenta miasta, Rady Miejskiej i Magistratu złożył życzenia dr. Czasz. Serdeczne życzenia złożył także poseł p. Miklaszewski, mówiąc o konieczności łączenia się rzemiosła.

Następnie mówił p. Brandt ze Szwajcarji, który, składając życzenia, wyraził podziw dla polskiej pracy zbiorowej, jaką oglądał na P. W. K. Wszystko, co widział, zachwyca go i wyraża radość, że członkowie Zrzeszeń zamierzają zwiedzić wspólnie Szwajcarję, gdzie będą się mogli bliżej zetknąć z kolegami szwajcarskimi.

Dalej życzenia złożyli pp. Bartkiewicz imieniem Zw. Tow. Przemysł.-Rzemieślniczych, p. dyr. Stiller i inni.

Na obradach niedzielnych wygłoszono szereg fachowych referatów, zgodnie z ogłoszonym programem.

O zagadnieniu organizacyjnem mówił p. Szczepański. Obszerny referat p. t.: „Konieczność racjonalnej kalkulacji kupieckiej", wygłosił p. Sikorski. Na temat reformy podatkowej mówił p. Poszwiński, zaś o stosunku fabrykanta i hurtownika do detalisty, referował p. Stark. P. Kandziora mówił o taksowaniu wyrobów ze złota i srebra. O zagadnieniach grawerskich referował prezes Zw. Złotników i Rytowników p. Godlewski a sprawy celne p. Błażewicz. Referaty o sprawach terminatorskich, rewizjach za przemyconym towarem i wspólnej wycieczce do Szwajcarji wygłosił p. Pawlicki. Wkońcu prezes p. Szulc mówił o kwestjach ogólnych.

Po wyborze komisyj obradujących, których wybrano 4: dla spraw ogólno-organizacyjnych, handlowych, celnych i terminatorskich, zamknięto obrady.

O godzinie 14 odbył się wspólny obiad w „Bazarze", wydany przez Związek Zrzeszeń na cześć przybyłych gości. Po obiedzie zwiedzono gremjalnie Wystawę.

Drugi dzień był właściwym dniem pracy i dyskusyj, które z wielkiem ożywieniem i zainteresowaniem prowadzono na salach Wyższej Szkoły Handlowej przy Alejach Marcinkowskiego 3. Obrady odbywały się równocześnie we wszystkich czterech komisjach, od godziny 10-tej rano na podstawie wygłoszonych w przededniu referatów.

Owoce i wyniki obrad i dyskusji ujęto w konkretne formy rezolucji i uchwał, które następnie na popołudniowem posiedzeniu plenarnem zostały przedłożone do przyjęcia.

Drugie zebranie plenarne rozpoczęło się na sali Wyższej Szkoły Handlowej o godz. 5-tej popołudniu. Zaraz na wstępie rozpoczęło się odczytanie rezolucyj, które w swoim czasie zostaną podane do wiadomości publicznej. Uchwały i rezolucje przyjęto naogół bez sprzeciwów, w niektórych tylko kwestjach zachodziły różnice co do tekstu redakcyjnego i brzmienia tychże.

W wolnych głosach przemawiali jeszcze liczni mówcy, wskazując na różne potrzeby reprezentowanych zawodów i potrzebę wspólnej akcji celem zapobieganiu wielu niedomaganiom. Ponieważ jednak zawody te mają dalekoidące zakresy działania, przeto potrzeba wielce zgranej akcji wspólnej, którąby uwzględniała poszczególne branże i nie spuszczała z oka ogólnego dobra. We wszystkich przemówieniach przebijała ta jedna nuta, że ten II. zjazd wszechpolski przyniesie znaczne korzyści uczestniczącym w zjeździe zawodom.

Wkońcu dziękując gościom i delegatom za przybycie na Zjazd, jak również za udział czynny w obradach komisyjnych, p. Szulc zakończył zebranie życzeniem, by wszyscy odnieśli ze zjazdu tak dodatnie owoce, jak przyjemne i miłe wrażenia i uczucia odnoszą z Wystawy Krajowej. *P. W.*

Związek Kupców Zelaza i Towarów Żelaznych Górnego Śląska w Katowicach

W sprawie zawodowego kształcenia uczniów. — Kalkulacja i sprzedaż cementu a działalność składów sprzedaży Związków Raiffeisena.

Z pewnem opóźnieniem otrzymaliśmy sprawozdanie z posiedzenia członków Związku, które odbyło się dnia 25 lipca rb., a które z powodu ważności tematów na zebraniu omawianych zamieszczamy. W zebraniu wzięło udział 15 członków oraz p. dr. Gawlik ze Zjednoczenia Gospodarczego. Najważniejszemi przedmiotami narad była sprawa zawodowego szkolenia uczniów, dalej oznaczenie cen sprzedaży cementu.

Po przeczytaniu protokółu z poprzedniego zebrania, referent H. Abrachacz przystąpił do omawiania sprawy zawodowego szkolenia uczniów, którą omówił wszechstronnie, zaznaczając przedewszystkiem bezwzględną jej potrzebę, gdyż od umiejętności i znajomości branży personelu sprzedającego zależy pomyślny lub niepomyślny rozwój kupiectwa samego. Następnie zabrał głos dr. Gawlik ze Zjednoczenia Gospodarczego. Zaznaczył on iż Zjednoczenie oddawna zajmuje się tą sprawą, i szuka sposobów korzystnego rozwiązania jej. W tym celu zebrało liczny materjał programowy nie pomijając nawet Izb przemysłowo-handlowych Śląska opolskiego, gdzie szkoły zawodowe postawione są na poziomie wysokim. Po dokładnem zbadaniu materjału programowego okazało się, że właśnie programy szkół na Śląsku Opolskim najwięcej odpowiadają potrzebom uczniów na Śląsku Polskim i Zjednoczenie pracuje nad tem, by programy te wykorzystać biorąc ich strony dodatnie dla uzupełnienia programów krajowych szkół otrzymanych.

Izba handlowa w Katowicach czyni wszystko, by wprowadzić obowiązkowe — przymusowe egzamina uczniów na całe województwo śląskie. Kupcy Związkowi jednak domagają się prawa czynnego i skutecznego udziału w sprawie egzaminów uczniowskich. Komisja egzaminacyjna powinna raz jeszcze łącznie z przedstawicielami Zjednoczenia przestudjować cały materjał w sprawie egzaminów uczniowskich, a to celem wypracowania konkretnych propozycyj, któreby następnie należało przedłożyć dyrekcji Izby Handlowej.

Następnie wysunięto sprawę cen sprzedaży cementu. Z dokładnego zestawienia kalkulacyjnego p. Koeppego wynika, że składnice raiffeisenowskie sprzedają cement niżej kosztów własnych. Z tego powodu postanowiono zwrócić się do Zarządu Związku Raiffeisena w Katowicach, z wezwaniem by zaprzestał tak niekorzystnej sprzedaży. Równocześnie postanowiono zwrócić się do **„Centrocementu"**, by raczył wyznaczyć ceny detalowej sprzedaży cementu.

Dla ukrócenia niecnej akcji niektórych firm przemysłowych sprzedawania swych wyrobów w sprzedaży drobnicowej wprost konsumentom z pominięciem kupców branży, uchwalono kilka takich firm wciągnąć na tak zw. czarną listę, a w osobnem okólniku donieść o tem wszystkim członkom Związku.

W ostatnim punkcie omawiano sprawę wycieczki do Poznania dla gremjalnego zwiedzenia Powszechnej Wystawy. Wycieczka trwała trzy dni od 22—25 sierpnia i wypadła ku ogólnemu zadowoleniu uczestników.



Zapytania w sprawie krajow. źródeł dostawczych

Pośrednictwa między jedną a drugą stroną podejmujemy bezinteresownie. Jedynie na koszty utrzymania specjalnego biura dla tych spraw i pokrycia bardzo licznej codziennej korespodencji należy zapłacić za każde ogłoszone zapytanie 2.— zł., które to zapytanie będzie następnie ogłaszane aż do wpłynięcia oferty. Firmy zaś, zgłaszające się na zapytania, wpłacają na każde zapytanie 1.— zł. Firmy zagraniczne płacą za każdą informację 2 fr. szwajc., z Niemiec 2.— RM. — Firmy, mogące dostarczyć jakiekolwiek objekty zgłoszone do naszego działu informacyjnego, zechcą jaknajwięcej z tego działu korzystać, gdyż mamy liczne potwierdzenia, że przez nasz dział informacyjny doszły już do skutku niejedne poważne transakcje. Zaznaczamy jeszcze jaknajwyraźniej, że odpowiedzi dajemy jak i zapytania przyjmujemy jedynie od stałych abonentów pisma.

UPRASZA SIĘ O PODANIE ADRESU:

Nr. 4852. firm, zajmujących się dostawą dykty (fornieru sosnowego).

Nr. 4904. firmy, wyrabiającej maszynki do ostrzenia kos gospodarskich.

Nr. 4939. firmy, która wykonuje ściany sitowe 19 mm. grubości z rurami do lokomobili „Lanza" 5/60 H. P.

Nr. 4967. firmy niemieckiej, posiadającej młocarnie motorowe, motory naftowe ropne i benzynowe.

Nr. 4972. zastępcy na aparaty do aluminjowania (chodzi o patent amerykański).

Nr. 4974. firmy, które reperują chłodnie do samolotów marki „Berliet".

Nr. 4978. firmy krajowej lub zagranicznej, mogącej dostarczyć białą blachę ocynowaną w kręgach i taśmie.

Nr. 4980. fabryki krajowej, wyrabiającej elektryczne dzwonki, przyciski i gruszki dzwonkowe.

Nr. 4995. co się używa w miejsce boraksu do lutowania żelaza?

Nr. 4981. firmy, która może dostarczyć aparat do roztapiania metali oryginalny szwedzki Giewenta model Aequator Nr. 70.

Nr. 5002. adresu fabryki w Polsce, która wyrabia maszyny do trzepania lnu.

Nr. 5003. firmy, wyrabiającej aparaty sprężynowe do zamykania drzwi (automatyczne zamykacze drzwi).

Nr. 5007. firmy, dostarczającej maszyny do wyrabiania gwoździ wszelkiego rodzaju.

Nr. 5009. firmy, dostarczającej części do samochodów a specjalnie supervulc.

Nr. 5012. firmy szwajcarskiej, wyrabiającej maszyny do usuwania śniegu z dróg w zimie.

Nr. 5013. firmy, wyrabiającej stroje na nagrobki z blachy np. wieńce, girlandki, rosety itd.

Nr. 5016. firmy krajowej wyrabiającej karabinki, produkowane przez francuską firmę Aubert u Comp. w Paryżu.

Nr. 5017. firmy, wyrabiającej dzwonki do sań.

Nr. 5018. fabryki „platform" (Rollwagen).

KORZYSTNE HURTOWNE ŹRÓDŁA ZAKUPU



F. i R. KALESSE
6494 KATOWICE, ul. Plebiscytowa 8.
FABRYKA KAS PANCERNYCH
Specjalność: kasy betonowo-pancerne, kasetki tylko dla odsprzedawcy

---

HANDEL STAREGO ŻELAZA
E. RZEPCZYŃSKI Sp. z o. o.
Poznań, ul. Przemysłowa 22 — Telefon 22-29
7575 **Kupujemy**
stare żelazo, stare maszyny oraz metale
PŁACIMY NAJWYŻSZE CENY RYNKOWE.



„Siatkolin"
Fabryka Lin i Siatek Drucianych w Zawierciu
Skrzynka poczt. 54. Tel. 105
poleca: 7610z
Liny, Siatki i Pasy druciane
do najróżnorodniejszych celów

Jako specjalność wytwarzamy:
miedź fosforową, metal biały łożyskowy
oraz wszelkiego rodzaju stopy z białych i innych metali
Theodor & Co.
Zakłady Metalowo-Hutnicze
Gdańsk-Oliva, Danzigerstr. 26 7648

ARMATURĘ do instalacji ogrzewania centralnego:
2925a
krany-regulatory, zasuwy Peeta, odwadniacze i t. p.
oraz
armaturę przeciwpożarową, wodociągową i kąpielową
w wytwornem wykonaniu polecają
Janczewski i Freymark, Warszawa, Mokotowska 49

KOSZE druciane
10 sztuk złotych 40.—
Nieznanym za zaliczeniem!



Siatki czworokątne
w każdym rozmiarze.
Cennik gratis! 7768
Siatki tkane
do młynków zbożowych
Siatki Rabica
Alexander Maennel, Fabryka ogrodzeń drucianych Nowy-Tomyśl, W. 1. (Wlkp.)



SANECZKI
z drzewa bukowego i jesionowego w najlepszem wykonaniu 7790
„MARS", Fabryka wyrobów drzewnych, Sp. z o. p., LUBLINIEC, G. Śląsk.
Biuro sprzedaży: KATOWICE, ul. Słowackiego 16.

Fabryka pieców i kuchen przenośnych
dostarcza piece i kuchnie kaflowe przenośne — jak również wykonuje wszelkie roboty kaflarskie i zduńskie — z gwarancją 50% oszczędności na opale. — Przeróbka i przestawienie starych pieców — 7710
Inż. A. Birszenk i Ska, Kraków, św. Tomasza 21. Tel. 2652

Płyty fibrowe amerykańskie
i pręty we wszystkich wymiarach, jak również preszpan w arkuszach, mika, taśma izolacyjna, taśma gumowa (paraguma) etc. etc. najkorzystniej do nabycia w Hurtowni artykułów techn. i elektrotechnicznych
S. Szajer, Kraków, ul. Wiślna, telefon 4154
7131

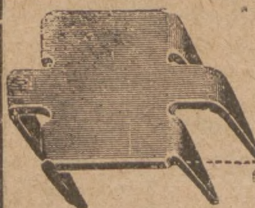
Trzcinę sufitową
pierwszorzędnej jakości własnego wyrobu dostarcza korzystnie
Gustaw Glaetzner
Centr. Materjałów Budowlanych i Dachówek
Poznań 3, Mickiewicza 36.
Telefon 65-80. 4308 Założona 1907 r.

• ŁOŻYSKA KULKOWE •
przesuwniki - suporty do frezarek i krzyżowe, narzędzia wszelkiego rodzaju, elektryczne wiertarki dostar-
7456 cza bardzo tanio za gotówkę
Inż. Penner, Berlin nr. 20, Pankstr. 34

VULKAN rozczyn gumowy (Gummilösung) fabrykuje w tubkach i puszkach 7058 w najlepszym gatunku
„GUMY"
Poznań, ul. 27 Grudnia 15

Hurt. rowerów 4313 oraz wszelkich części rezerwowych, wirówki, butelki termosowe
HURTOWNIA PNEUMATYKÓW T. z o. p. OSTRÓW (Wlkp.)

NOWO OTWARTA
wytwórnia i tłocznia wyrobów metalowych i galanteryjnych
Fr. Kalaus, Poznań, ul. Woźna 10
wykonuje wszelkie prace tłoczone w mosiądzu, alpadze, miedzi, aluminium i t. p. Do samochodów reflektory i części (półfabrykaty) według wzorów; pozatem przybory fryzjerskie, powoźnicze, elektrotechniczne jak i galanterję dla potrzeb domowych, zastaw cukierniczych i restauracyjnych oraz przybory turystyczne w aluminium.
Powyższe prace wykonuje się szybko, solidnie i tanio. 7789



Klamry zygzakowe przydatne w każdem przedsiębiorstwie i fabryce, jak również innych mniejszych wyrobów sztancowanych jak: podkładki, uszka do obrazów wszelkich modelów, form i rozmiarów, haczki i uszka do obuwia itp.
7709 dostarcza szybko i tanio
I. Górnośląska Fabryka Materaców Stalowych
Guido Klement
Królewska Huta, Styczewskiego 83. Tel. 1209

POSTĘPY W PRZEMYŚLE

(PRZEDRUK ARTYKUŁÓW DOZWOLONY JEDYNIE ZA PODANIEM ŹRÓDŁA).

Szlakiem zdobyczy techniki

Potężny Termomagnes. — Domy z odpadków drewa. — Niewidzialne promienie świetlne.

Profesor fizyki na uniwersytecie chicagoskim „Chicago Universyty", dr. Paul Klopsteg, będący wybitnym badaczem przyrody, dokonał wynalazku, który może osiągnąć doniosłość trudną jeszcze dzisiaj do przewidzenia, wynalazł mianowicie termomagnes, przewyższający wszystkie dotychczasowe znane przyrządy tego rodzaju tak pod względem siły, jak i działalności.

Przedewszystkiem jednak, co to jest termomagnes?

Jeżeli aljaż dwu metali, najlepiej bizmutu z miedzią lub cyną, podamy najlżejszemu choćby ogrzewaniu, to powstaje natychmiast prąd elektryczny, którego siła zależna jest od stopnia nagrzania powierzchni aljażu. Wogóle jednak prąd elektryczny w ten sposób wywołany jest bardzo słaby. Wprawdzie zbliżona do takiego aljażu igła magnesowa wykazuje jak najwyraźniej przez swe odchylenie, że prąd istnieje, fakt ten wszakże zdołano dotychczas wyzyskać raczej do celów naukowych, niż technicznych.

Pod względem naukowym mianowicie, umożliwił rzecz wprost nieprawdopodobną, bo mierzenie temperatury ciał niebieskich krążących w przestworzu w niezmiernej od nas odległości.

W tym celu umieszcza się w ognisku teleskopu odrobinę aljażu bizmutu i cyny, tworzącego niejako stos termoelektryczny do tego stopnia czuły, że może wykazać dokładnie nagrzanie, sięgające zaledwie jednej stutysięcznej części stopnia Celsjusza. Ze stosem tym znów połączony jest zapomocą drucików bizmutowych galwanometr d'Arsonvala, nie mniej zadziwiający swą czułością, gdyż wykazuje na skali, umieszczonej w odległości ośmiu metrów, prąd o natężeniu nawet tylko trzech miljardowych części ampera!

Gdy zatem teleskop, zaopatrzony w te przyrządy, skierujemy na gwiazdę badaną, to nawet ta minimalna ilość ciepła, jaką promienie tej gwiazdy przesyłają do teleskopu, wywoła prąd elektryczny, uwidoczniający się na skali galwanometru d'Arsonvala, co już wystarcza astronomom do obliczenia właściwej temperatury gwiazdy badanej.

A że rezultaty otrzymane tą drogą zaiste genjalną muszą być ścisłe, tego dowodzi stwierdzenie wyników zupełnie identycznych przez obserwatorjum paryskie i przez obserwatorjum na Mount Wilson w Ameryce przy mierzeniu temperatury pewnych gwiazd, całkiem niezależnie i bez żadnego porozumienia pomiędzy obu temi obserwatorjami.

A dodajmy jeszcze, dla większego uwypuklenia niezmiernej czułości przyrządów termoelektrycznych, używanych przy tego rodzaju badaniach, że płomień świecy, ustawionej w oddaleniu jednego metra, przesyła nam prawie o dwieście pięćdziesiąt miljonów razy więcej ciepła, niż promienie gwiazdy pierwszorzędnej wielkości!

Przyrząd jednak termoelektryczny dr. Klopstega posiada kształt inny i przeznaczenie jego jest też inne. Przyrząd ten wytwarza prąd elektryczny nieskończenie silniejszy od prądów otrzymanych dotychczas drogą nagrzewania aljażu metali, a utworzony jest z aljażu nowego, stanow. jeszcze tajemnicę wynalazcy.

W tych dniach dr. Klopsteg demonstrował ten swój termomagnes przed gronem zaproszonych gości i zdołał podobno przez nagrzanie aljażu ważącego zaledwie półtora kilograma, wytworzyć ku ogólnemu zdumieniu siłę elektromagnetyczną, unoszącą około 150 kilogramów, t. j. ciężar równy wadze dwu ludzi.

O ile sensacyjny wynalazek uczonego amerykańskiego da się zastosować w praktyce, to dopiero przyszłość okaże, należy jednak zaznaczyć, że posiadałby znaczenie ogromne, gdyż możność taniego bezpośredniego przekształcania ciepła w prąd elektryczny na wielką skalę, stanowiłby dla techniki zdobycz epokową.

*

Cztery miljardy stóp drzewa zużywa się corocznie w Stanach Zjednoczonych na wyrób skrzyń, pak i koszów, co stanowi 15 proc. drzewa ściętego, a co wystarczyłoby na budowę domów dla półtora miljona ludzi. Ponadto drzewo przerobione na skrzynie, paki lub kosze, raz użyte, zwykle idzie na śmieci i wkońcu jest palone.

To jednak jeszcze nie wszystko, bo powyższa liczba stanowi znów jeno 15 proc. ogólnej liczby drzewa, która, po jednorazowem użyciu, idzie na marne. Można wobec tego mieć pojęcie, co za marnotrawstwo panuje w przemyśle drzewnym.

Ale nadchodzą — pisze p. F. F. Fitzpatrick na łamach nowojorskiego „Timesa" — lepsze, a przynajmniej rozumn. czasy. Wynaleziono bow. maszynę do przerabiania na włókna drzewne wszelkich odpadków drzewa. Maszyna ta znajdująca się już w handlu na użytek powszechny, wyrabia ze starych desek, odcinków, wiorów, trocin, kory, gałązek, słowem, z każdej cząstki drzewa cienkie, czyste włókna, które zmieszane w pewien sposób z cementem i wodą, tworzą mocny i niepalny konkret, dwa razy lżejszy, niż konkret z kamieni i kosztujący zgórą dwa razy taniej.

Użycie konkretu tego do budowy domów oznacza, że szkielet stalowy takiego domu ma do dźwigania ciężar dwa razy mniejszy. A co nie najmniejszą jest również zaletą tego nowego konkretu, to okoliczność, że może być piłowany jak drzewo i zbijany gwoździami.

Belki u tego konkretu, wysokości piętra, a szerokości dwu stóp, które mogą być z łatwością przenoszone przez dwu ludzi, ustawiane pionowo i połączone zachodzącemi na siebie krawędziami, tworzą powierzchnię najzupełniej gładką zewnątrz i wewnątrz, ścianę idealną, ogniotrwałą, całkiem skonczoną, nie

wymagającą pokrycia z zewnątrz cegłą lub innym materjałem, ani też po stronie wewnętrznej domu wapnem albo gipsem.

W ten sposób utrzymać można dom trwały, niepalny, za cenę tak nietrwałej i podlegającej pożarom budowli drewnianej.

Nieocenioną też wartość posiadają te belki z konkretu drzewnego do budowy przepierzeń ogniotrwałych w domach już istniejących. Przepierzenia bowiem takie łatwo budować i łatwo rozbierać, przyczem materjał zawsze może być użyty ponownie, do czego nie nadają się żadne inne materjały ogniotrwałe.

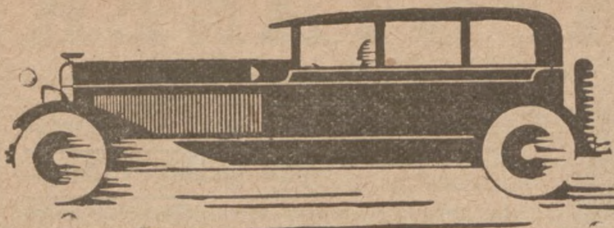
Wynalazek więc ten otwiera olbrzymie pole do wyzyskania tych odpadków drzewnych, które dotychczas były wprost marnowane.

*

„Noctovisor" — tak się nazywa najnowszy aparat optyczny, pomysłu fizyka angielskiego Baird'a, wykonany w jego laboratorjum w Londynie. Uczony nie osłaniał tajemnicą swego wynalazku, oznajmił fizykom i technikom, że udało mu się obdarzyć sztucznem okiem, które może widzieć śród ciemności i mgły, i demonstrowano nowy aparat w gronie specjalistów. Zaproszeni na tę „naukową premjerę" znaleźli się jak w kinie, w sali z rozpiętym ekranem płóciennym, przed którym ustawiony był osobliwy aparat projekcyjny, z soczewkami, skierowanemi przez otwarte okno na ogród, pogrążony w najzupełniejszej ciemności. Z chwilą, gdy p. Baird przycisnął guzik w aparacie, ukazały się na ekranie rabaty kwiatów i drzewa, a nadto dwoje młodych ludzi, którzy przytuleni do siebie, siedzieli na ławce ogrodowej; byli pewni, że ich nikt nie widzi, bo są pod osłoną nocy.

Mister Baird wyjaśnił zdumionym, że aparat jego wysyła promienie ultraczerwone, które są dla oka ludzkiego niewidzialne, a które oddziaływują na odpowiednio przygotowaną płytę fotograficzną i wywołują obraz. Aparat projekcyjny rozprasza ciemności jak reflektor, lecz promienie działające pozostają dla ludzkiego organu wzrokowego ukryte. Ludzie, oświetleni przez promienie utraczerwone, pozostają w ciemności i nie mają pojęcia, że widzi ich oko „noktowizora" i rzuca ich obraz na ekran. Nie na tem jednak koniec wynalazku Baird'a. Na dalsze odległości noktowizor nie działał tak, że np. dla obrony przed nocnym atakiem samolotów nie miał znaczenia. Baird demonstrował zaproszonym tylko ten aparat, mający jeszcze dwa braki, oznaczony numerem I. Istnieje wszakże już inny, nr. II, znakomicie udoskonalony.

Wynalazca po długich próbach zdołał znaleźć sposób połączenia mechanizmu swego aparatu projekcyjnego, działającego promieniami ultraczerwonemi, z aparatem telewizyjnym tak, że samoloty, szybujące w ciemności w powietrzu, parcerniki, zbliżające się pod osłoną nocy do wybrzeża, nie ujdą oka noktowizora, a promienie ultraczerwone ukażą ich obraz na ekranie. Ten aparat pozostał tajemnicą laboratorjum i jest przeznaczony dla dowództwa armji angielskiej. Ekran ukazujący obrazy, umieszczony będzie w kwaterze sztabu głównego. Lotnicy rzucający bomby na miasto, załoga pancernika, nastawiaj. działa do strzału, sami pogrążeni w ciemności będą widziani przez niewidzianych przeciwników, nie wiedząc, że wszystkie ich ruchy są kontrolowane. Wynalazek ten (nr II) jest tajemnicą Anglji. Wszystkie stacje nadbrzeżne są już podobno zaopatrzone w te aparaty. Zjednoczone królestwo jest tedy opasane promieniami, a to niewidzialne światło zapewnia obronę skuteczniejszą i pewniejszą od najgęstszej sieci płotów drutu kolczastego.



Dział Samochodowy

Uwagi posła Kazimierza Czyszewskiego
do projektu ustawy o podatku drogowym od pojazdów mechanicznych



Projekt Min. Robót Publ. L. XVI. 228/29 — druk sejmowy Nr. 438 z 4-go lutego 1929 r. — projektuje zniesienie dzisiejszego podatku samorządowego od pojazdów mechanicznych jako przedmiotów zbytku z art. 21, ustęp 3 ustawy o tymczasowem uregulowaniu finansów komunalnych, zniesienie pobierania opłat za rejestrację pojazdów mechanicznych i prawa pociągania właścicieli pojazdów mechanicznych do opłat specjalnych z artykułu 25 ustawy o budowie i utrzymaniu dróg publicznych, wreszcie zniesienie opłat mytniczych i kopytkowych od tych pojazdów, a wzamian tego projektuje wprowadzenie jednolitego podatku drogowego od pojazdów mechanicznych, któryby wynosił od samochodów osobowych 40 wzgl. 55 zł. od 100 kg. wagi (stosownie do ogólnej wagi do 1500 kg. i ponadto), od przedsiębiorstw przewozowych po 55 zł. od 100 kg., od samochodów ciężarowych do własnego użytku do 25 zł. wzgl. 35 zł., a w celach zarobkowych po 35 zł. wzgl. 45 zł., od przyczepek po 25 zł. od 100 kg., od motocyklów po 40 zł. a z przyczepką 60 zł. Przy obręczach gumowych pełnych stawki zwiększają się o 25 proc., a obręczach żelaznych o 100 proc.

Obciążenie podatkiem tym będzie zatem większe niż dotychczas, gdyż np. samochód osobowy do własnego użytku w mieście Poznaniu przy wadze 1500 kg. płaciłby 500 zł. rocznie, gdy dzisiaj płaci około 460 zł., a mianowicie za rejestrację razem ze stemplami około 260 zł., a podatek miejski 200 zł.

Projekt zasadniczo ustanawiając jednolity podatek oraz zwiększając go ze względu na nieodzowną konieczność zwiększenia sieci dróg oraz ulepszenia ich, jest uzasadniony. Natomiast proponowany podział dochodu z tego podatku przynajmniej przy stosunkach drogowych w województwach Zachodnich jest zupełnie nieracjonalny, a formalnie niepraktyczny.

Projekt przeznacza wpływy z tego podatku na inwestycje drogowe, a mianowicie: na inwestycje na drogach państwowych 70 proc. wszystkich wpływów do dyspozycji ministra Robót Publ., a tylko 30 proc. na inwestycje na drogach samorządowych. Te 30 proc. miałyby otrzymywać wojewódzkie związki komunalne, aż do czasu jednak wprowadzenia ich w życie byłyby oddawane wojewodom do rozdziału między powiatowe związki komunalne i miasta wydzielone, w województwach zaś zachodnich przekazywane wojewódzkim związkom komunalnym.

Nasuwają się z tego powodu następujące zarzuty:

1. Jeśli chodzi o inwestycje drogowe, to w b. dzielnicy rosyjskiej zwłaszcza, a także w b. dzielnicy austrjackiej właśnie najmniej stosunkowo jest dróg powiatowych i te przedewszystkiem muszą być budowane. A zatem stosunek rozdziału między państwo i powiaty jak 70 do 50 uważać trzeba za niewłaściwy.

W wojew. zachodnich stosunek dróg jest następujący:

W Wojew. Poznańskiem jest bitych dróg:

a) państwowych	1 185 km.
b) był. prowincjonalnych	4 024 km.
c) powiatowych	3 406 km.

(daty niezupełnie sprawdzone z powodu braku ścisłych danych, zdaje się, że cyfra ta jest wyższa w porównaniu z drogami gminnemi)

d) gminnych, dworskich i in.-publ.	2 703 km.
razem dróg twardych	11 318 km.

Według tego zestawienia stanowią zatem:

a) państwowe	10½ proc.
b) prowincjonalne	35½ proc.
c) powiatowe	30 proc.
d) gminne	24 proc.

Podobne stosunki są i w Województwie Pomorskiem.

Jeśli chodzi o inwestycje, to w województwach zachodnich prawie odpada potrzeba budowania dróg państwowych, chyba jakichś kawałeczków. Natomiast co do ulepszenia dróg, o którem wspomina uzasadnienie projektu, jak np. położenie bruku kostkowego, smołowania itp., to potrzeba taka zachodzi niemniej na drogach samorządowych, jak państwowych, ponieważ np. przez miasta przechodzi większość dróg powiatowych. Co do budowy, to budowano dotychczas i to w wysokiej mierze wyłącznie drogi powiatowe i gminne. Do r. 1924 wybudowano np. w Województwie Poznańskiem nowych dróg bitych 527 km., a na Pomorzu 100 km.

Jeżeli zatem przyjmiemy nawet, że potrzeba inwestycyj jest taka sama przy drogach państwowych, jak i samorządowych, to stosunek winien wynosić w wojew. zachodnich nie jak 70 do 30, tylko jak 10 do 90.

Jeśli jednak liczylibyśmy się z tem, że już Ziemie Zachodnie muszą przyczynić się zwykle w wyższej mierze do inwestycyj państwowych w innych dzielnicach, to stosunek proponowany nie mógłby się utrzy-

mać w stopie tak jaskrawej, a przedewszystkiem byłby on niesprawiedliwy dla innych dzielnic Polski. Z tego powodu należałoby oznaczyć ten stosunek dla inwestycyj na drogach państwowych najwyżej na 40 proc., a 60 proc. dla samorządów. Przy tym stosunku nawet samorząd nie miałby z pewnością tych dochodów, jakie obecnie ma, a które ma utracić, a mianowicie z podatku od zysku, ze specjalnych opłat drogowych, z opłat kopytkowych i rogatkowych.

Niestety, uzasadnienie projektu, przytaczając prawdopodobne wpływy z projektowanego podatku na 13 343 750, nie podaje ile obecnie samorządy mają dochodów z tych opłat dzisiejszych od samochodów.

2. Nie można zrozumieć powodu, dlaczego w projekcie proponuje się inny sposób przekazywania udziału samorządów z opłat samochodowych dla województw zachodnich, a mianowicie przekazanie całego udziału 30 proc. wojewódzkim związkom samorządowym, bez wskazania, czy wojewódzki związek ma tylko sam wyłącznie z nich korzystać, czy też przekazywać je także powiatom i miastom wydzielonym. W innych dzielnicach ma otrzymać te 30 proc. wojewoda i rozdzielać je między powiaty i miasta. W wojew. zachodnich jest ta sama racja: wojewoda powinien rozdzielać te sumy między miasta, powiaty i wojewódzki związek samorządowy, stosownie do potrzeb inwestycyj drogowych w tych związkach komunalnych. Inaczej stworzy się niewłaściwość i komplikacje. W Wojew. Poznańskiem utrzymują powiaty wszelkie drogi prowincjonalne, z wyjątkiem dwu powiatów; one zatem powinny otrzymywać wszystkie wpływy, przeznaczone dla samorządów, z wyjątkiem drobnej części dla wojew. związku samorządowego. To, że Starostwo Krajowe daje specjalne umowne renty na specjalnie ustalonych warunkach na utrzymanie dróg prowincjonalnych przez powiaty, jest rzeczą osobną i nie należy ją mieszać z nowym projektem. Tem bardziej nie należy przez umieszczanie odrębnego przepisu dla wojew. zachodnich sprawy komplikować, że w Województwie Pomorskiem znowu inaczej sprawa się przedstawia, ponieważ tam Starostwo Krajowe utrzymuje same drogi prowincjonalne.

Należałoby zatem znaleźć odrębny przepis dla Wojew. Pomorskiego i Poznańskiego i dodać tylko w art. 12, że wojewoda w tych województwach rozdziela część wpływów, przeznaczoną dla samorządów między samorządy powiatowe, miejskie i wojewódzkie.

Nie będzie przytem przeszkody, żeby wojewoda przekazał otrzymane kwoty kasom starostw krajowych do swojej dyspozycji, oraz żądał projektów rozdziału od starostw krajowych, które mają najlepsze dane co do dróg. Chodzi tylko o to, ażeby tych wpływów nie mieszano do istniejących już rachunków między powiatami, a starostwami krajowemi, oraz, aby z tych wpływów nie korzystały tylko same starostwa krajowe, gdyż inaczej tak powiaty, jak i miasta wydzielone poniosłyby zupełnie niesłusznie i z wielką szkodą dla swoich budżetów duże straty, jakie wynikną ze zniesienia dotychczasowych ich dochodów z pojazdów mechan., wzamian czego nicby nie otrzymały.

3. Zwrócić także należy uwagę na okoliczność, że projekt nie daje żadnej rekompensaty za zniesiony podatek od zbytku samochodowego dla miast niewydzielonych, które dotychczas stanowiły pewną sumę w budżecie, a w miastach nawet niewydzielonych, zwłaszcza w Wojew. Poznańskiem zachodzi często potrzeba ulepszenia dróg i bruków na drogi smołowane, wzgl. inne nowoczesne ze względu na kurz i hałas, dający się we znaki w śródmieściu.

K. Czyszewski, poseł na Sejm.

Samochody europejskie i amerykańskie

W ostatnich latach obserwujemy bardzo ciekawe zjawisko przenikania amerykańskiego przemysłu samochodowego do Europy oraz równoczesnej ekspansji europejskiej produkcji, która zdobywa stopniowo Amerykę samochodami wysokiej klasy, bardzo tam cenionemi. Dla Ameryki import niewielkiej ilości maszyn luksusowych nie ma finansowo żadnego znaczenia, dla Europy natomiast zalew wyrobami masowemi Forda i General Motors jest groźnym momentem ekonomicznym. Popróbujmy choć powierzchownie zanalizować stan przemysłu samochodowego w tych obydwóch częściach świata. Ameryka oddawna już przeszła na produkcję ultramasową, która pozwala na znaczne obniżenie cen wyrobów. Z jednej strony taka produkcja ma wielkie zalety, z drugiej natomiast wykazuje wady, z któremi trudno walczyć. Jak przy wszystkich wyrobach masowych, tak też i w produkcji samochodowej amerykańskiego typu spostrzegamy pewną sztywność, polegającą na trudności wprowadzenia wszystkich koniecznych ulepszeń. W Europie, dzięki produkcji więcej rozdrobnionej i pracy rzemieślniczej przemysł samochodowy może łatwo iść z postępem, wprowadzając wszelkie ulepszenia oraz najnowsze wynalazki i dostosowując swoje typy do zmiennych gustów publiczności. Obecnie na arenie międzynarodowej ścierają się te dwa prądy. Ameryka rzuca masę na rynki, Europa daje wyroby drogie lecz dobre. Charakterystycznem jest przytem zjawisko, że kraje zamożniejsze łatwiej zwalczają Amerykanów niż kraje biedne, w których samochód jest luksusem swego rodzaju. Z tego właśnie powodu i my w Polsce musimy być przygotowani na stały wzrost importu samochodów z Ameryki, gdy nie jesteśmy w stanie płacić wysokich cen za dobre maszyny europejskie.

2041 linij autobusowych w Polsce

Komunikacja autobusowa w Polsce rozwija się w niebywale szybkiem tempie. Według danych Min. Robót Publicznych, liczba linij autobusowych w 1927 r. wynosiła 984, a w r. 1928 sieć linij międzymiastowych wzrosła do 2.041. W bież. roku i ta cyfra jeszcze bardzo znacznie powiększyła się.

Na wszystkich linjach kursowało 2 121 autobusów, stanowiących własność 1 717 przedsiębiorstw. Z międzymiastowej komunikacji autobusowej korzystało 138 750 osób, przyczem autobusy przebyły 285 677 kilometrów, przy długości szlaków 20 281 km.

Sprzedaż używanych samochodów w Stanach Zjednoczonych

W Stanach Zjednoczonych każda fabryka samochodowa ma zorganizowaną sieć sprzedawców wozów używanych, istniejące równolegle i, w wielu wypadkach, niezależnie od sprzedaży nowych samochodów.

Transakcje wozami używanemi są dziś w Stanach Zjednoczonych tak liczne, że dorównywają danym statystycznym dotyczącym ilości sprzedanych wozów używanych marki Chevrolet. Okazało się, że w miesiącu maju sprzedano 157.624 wozów używanych marki Chevrolet. W porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego ilość ta wzrosła prawie o 40.000 wozów, co wynosi więcej niż 33%. Tak wielka ilość transakcyj wozami używanemi tłumaczy się bardzo silnym wzrostem ilości samochodów, kursujących w Stanach Zjednoczonych, który osiągnął ostatnio cyfrę 28 miljonów wozów. Nie ulega kwestji, że zaufanie klientów do sprzedawców używanych samochodów odgrywa tu również wielką rolę, gdyż klient zamiast gwarancji fabrycznej, otrzymuje gwarancję sprzedawcy i to bardzo ograniczoną co do terminu jej trwania.

Dlaczego mamy dużo wypadków autobusowych?

Przyczyną ciągłych wypadków autobusowych jest zachłanność poszczególnych przedsiębiorstw autobusowych. Właściciele autobusów, starając się przewieźć jak największą ilość pasażerów za jednym razem, powodują nadmierne obciążenie poszczególnego wozu. Nabywając zaś samochody, przedsiębiorcy kupują przeważnie tanie wozy o słabem podwoziu, narażając w ten sposób życie i bezpieczeństwo ludzkie.

Zagranicą dawno już zrozumiano znaczenie przepisów regulujących komunikację autobusową. Istnieją w tym celu specjalne ustawy nakładające na władze policyjne obowiązek pilnowania, czy obciążenie wozów odpowiada normie przepisowej.

W Polsce komunikacja autobusowa rozwinęła się bardzo szybko i dziś odgrywa pierwszorzędną rolę. Dalszy jej rozwój zależy przedewszystkiem od należytej organizacji.

Handel i Przemysł Rowerowy

Organ Związku Mechaników Samodzielnych na Polskę Zachodnią

Czy jezdnia asfaltowa zwiększa ilość nieszczęśliwych wypadków

Prawdopodobnie wielu już rowerzystów uległo wypadkom na mokrej, śliskiej jezdni. Szczególnie niebezpieczną staje się taka jezdnia, jeżeli jej krzywizna jest względnie duża, a powierzchnia została pokryta asfaltem. Nietylko rowerzyści cierpią na tem, lecz też i samochody, które tak samo mają koła zaopatrzone w gumowe opony i ślizgają się na wilgotnym asfalcie. Rozumie się, że ślizganie powoduje znaczne zwiększenie się ilości wypadków. W ostatnim czasie w niemieckiej prasie fachowej pojawił się cały szereg artykułów, domagających się zaniechania używania asfaltu, a zastąpienie go innemi substancjami, nie powiększającemi niepotrzebnie niebezpieczeństwa jazdy.

My z naszej strony pisaliśmy też o znaczeniu dobrych dróg dla rozwoju komunikacji rowerowej, musimy więc teraz z nowego punktu widzenia rozpatrzeć całą kwestję. Praktycy są zdania, że jezdnia asfaltowa jest po zwilżeniu jej stanowczo zbyt ślizka i że dlatego należałoby zaniechać budowy podobnych nawierzchni, zastępując asfalt kostką kamienną lub cementem. Z drugiej strony asfalt ma duże zalety, dzięki którym zyskuje coraz większe uznanie u techników drogowych, którzy niechętnie uciekają się do innych materjałów. Postarajmy się możliwie bezstronnie wyjaśnić całą sprawę. Jakie są zalety asfaltu jako materjału drogowego? Asfalt jest względnie tani, daje nawierzchnię bardzo trwałą i łatwo odnawialną, wytrzymuje wielkie obciążenia nie pękając zmywa się bardzo łatwo, nie wymagając przytem wiele pracy i starannego wymiatania, nie wywiązuje żadnego pyłu, co zwiększa bezpieczeństwo jazdy na drogach pozamiejskich i wreszcie tłumi hałas lepiej niż inne materjały. Do wad jego należy pewna ślizkość po lekkiem nawet skropieniem wodą, co powoduje częstsze wypadki u pojazdów, zaopatrzonych w gumowe koła. Właściwą winę ponosi tu nie asfalt, a raczej guma, która jest w tym wypadku mniej odpowiednia na obręcze i opony niż np. skóra (pokrowce t. zw. „antidérapant" ze skóry chromowej.

Z przytoczonych danych widzimy, że bezwzględne potępienie asfaltu jest może nieco przedwczesne, i zbyt autorytatywne, z drugiej znów strony stosowanie go bez liczenia się z ewentualnym wzrostem wypadków też nie powinno mieć miejsca. Najlepiej byłoby przeprowadzić różne próby porównawcze, które pozwoliłyby na ścisłe obliczenie wzrostu poślizgu samochodów, motocykli i rowerów w zależności od typu powierzchni. Może okazać się, że niebezpieczeństwo jezdni asfaltowanych jest tylko pozorne : że inne materjały, dając równie gładką powierzchnię, wykażą w stanie wilgotnym podobne właściwości. Może też rzeczywiście stwierdzi się, że asfalt pod tym względem ustępuje betonowi, lecz wtedy należałoby przed wydaniem ostatecznego sądu popróbować wprowadzenia różnych dodatków specjalnych do asfaltu, któreby zmniejszyły tę wadę. Możnaby też pomyśleć i o samych oponach, które nie są jeszcze bezwzględnie idealne i wymagają różnych ulepszeń.

Zasadniczo kwestja ta wymaga poważniejszego technicznego zbadania i obecnie u nas w Polsce jest bardzo na czasie, gdyż teraz właśnie mamy zamiar przystępować do rozbudowy naszej sieci drogowej.

Kłopoty niemieckiego przemysłu rowerowego

W Niemczech skarżą się wciąż na ciężki stan w przemyśle rowerowym. Mówi się wciąż o nadprodukcji, o niewypłacalności klientów itp. i prorokuje się, że przemysł rowerowy będzie musiał wkrótce ulec przemożnej konkurencji samochodu i motocyklu. Trudno, rozumie się, przewidzieć drogi, któremi będzie kroczył dalszy postęp techniczny, lecz naszem zdaniem, narazie niemiecki przemysł rowerowy sam ponosi odpowiedzialność za trudności, z któremi walczy.

Już przed wojną Niemcy wybrali fałszywą drogę. Zaczęto tam skłaniać się coraz więcej w kierunku nadzwyczajnego potanienia roweru, kosztem jego jakości. Początkiem tego tandeciarstwa było wypuszczanie rowerów drugiej klasy, na których fabryki zamieszczają dowolną markę każdego odsprzedawcy, który chciał udawać wytwórcę. Zaczęły pracować w ten sposób mniejsze wytwórnie, które nie były w stanie konkurować z poważnemi fabrykami. Na nieszczęście, zamiast zwalczania tego szkodliwego zjawiska i duże wytwórnie poszły w ślady swoich konkurentów, tak, że wreszcie zamiast kilku znanych marek, na niemieckim rynku zapanowały maszyny niewiadomego pochodzenia. Przyczyniło się to do znacznego pogorszenia jakości przeciętnych maszyn i do poderwania opinji niemieckiej produkcji rowerowej jak w samej Rzeszy, tak też i zagranicą.

Po wojnie, zamiast polepszenia stosunków, zaczęto szukać zbawienia w łączeniu się większych wytwórni w duże grupy, z których każda marzyła o pokryciu całego zapotrzebowania na rowery, nie licząc się ze zdolnością konsumcyjną rynku. Równocześnie nadal panowało tandeciarstwo. Bardzo dobrze ilustruje szkodliwość takiego stanu przykład z eksportem do Holandji. Po wojnie w Holandji zaczęto używać bardzo wiele rowerów, tak, że okazała się konieczność importowania wielkiej ich ilości z zagranicy. Na początku niemiecki rower, jako maszyna tania, znalazł tam wielki zbyt, lecz wkrótce potem sam sobie zepsuł markę, gdyż publiczność straciła do niego zaufanie i wolała płacić, dwa lub nawet trzy razy drożej za maszyny angielskiego pochodzenia, które były znane z dobrego wykonania w całym świecie.

Obecnie niemiecki przemysł rowerowy odczuwa dotkliwie swoje błędy, gdyż stosowane przezeń metody pracy, w połączeniu z ciągłą tendencją do obniżania cen, zamiast zabezpieczenia odpowiednich zarobków wszystkim jednostkom w danej branży, spowodowały zbiednienie odsprzedawców, którzy nie są obecnie w stanie, nie posiadając odpowiednich rezerw pieniężnych, choć częściowo sfinansować duszący się od nadprodukcji przemysł.

Rower, a regulacja ruchu ulicznego

Bezpieczeństwo ruchu ulicznego, poza stanem jezdni, zależy w wielkiej mierze od prawidłowej regulacji, jednolitości pojazdów oraz od ich przeciętnej szybkości. Właśnie od szybkości musimy zacząć, gdyż ta ostatnia, jak się okazało, ma wpływ zasadniczy . Jeżeli przeciętna szybkość jest mała, natomiast pewne pojazdy np. samochody osobowe, jeżdżą znacznie prędzej, ulicę można zaliczyć do bardzo niebezpiecznych. Jeżeli natomiast przeciętna szybkość jest wysoka i tylko niektóre pojazdy i to zrzadka jadą wolno, ulicę możemy uważać za względnie bezpieczną. Paradoks ten da się łatwo wytłumaczyć, jeżeli zwrócimy uwagę na stan psychiczny wszystkich kierowców oraz przechodni. Przy ruchu ospałym każdy pakuje się na jezdnię i czuje się tam jak u siebie w domu, ulegając łatwo wypadkom z chwilą, kiedy nadjedzie jakiś szybszy samochód. Przykładów specjalnych przytaczać nawet nie potrzeba, gdyż wszyscy wiemy, jak wyglądają różne boczne ulice, gdyż na jezdni bawią się dzieci, spacerują zakochane parki itp. Odwrotnie przy ruchu szybkim przeciętny przechodzień musi mimowoli uważać i czuje się na jezdni intruzem. Podobnie szybkość działa na kierowców, którzy skupiają w takim wypadku całą uwagę. Równocześnie ze zwiększeniem szybkości ruch automatycznie ulega parnej regulacji, gdyż inaczej sami kierowcy, pomijając już pieszych, nie czuliby się bezpiecznie, gdyby ich koledzy nie przestrzegali szeregu przepisów. Rozumie się, że z powyższego rozumowania nie można wyciągać skrajnych wniosków i twierdzić np., że musimy dążyć do podniesienia szybkości na ulicy do bardzo wysokiej liczby kilometrów na godzinę, gdyż praktyka sama wskazała dopuszczalną granicę.

Przejdźmy teraz do następnego punktu. Mówiliśmy, że bezpieczeństwo zależy poza tem od jednolitości pojazdów. Twierdzenie to jest samo przez się zrozumiałe, gdyż wiemy dobrze, że trudno dobrze zharmonizować ruch pojazdów o najróżniejszych właściwościach mechanicznych. Trzecim czynnikiem, o którym wspominaliśmy, jest prawidłowa regulacja. Pomijając regulację sztuczną, wykonywaną przez policjantów, wiemy już, że przy zwiększeniu szybkości przeciętnej następuje, że tak powiemy regulacja automatyczna.

Tu właśnie doszliśmy do rzeczy dla nas najważniejszej. Myślimy o rowerzystach, którzy zmuszeni są dostosować się do podobnego zwiększenia tempa, natomiast do nich nikt dostosowywać się nie chce. Na ulicy o gęstym i szybkim ruchu samochodowym, każdy przechodzień ustępuje z drogi pojazdom mechanicznym, lecz prawie nigdy nie cofnie się przed rowerzystą. Jednakże ten ostatni musi dla własnego bezpieczeństwa jechać szybko, musi wykonywać przepisowe skręty i trzymać się bliżej chodnika. W Polsce, przy stosunkowo małym ruchu rowerowym kwestja ta nie odgrywa wielkiej roli, lecz w przyszłości, kiedy rower stanie się i u nas doprawdy koniem biednego człowieka, problem ten zajmie poważne miejsce. Z tych właśnie względów należałoby już teraz pomyśleć o odpowiednich przepisach, które nie ograniczałyby się do zwykłego spędzania rowerzysty z chodnika, a ułatwiałyby mu poruszanie po jezdni, tam gdzie równolegle nie da się zbudować specjalnej drogi rowerowej.

Inż. P. Rajski.



Dodatek „Rynku Metalowego i Maszynowego"

Przemysł Hutniczy Budowlany Ceramiczny Automobilowy Maszyn Rolniczych Elektro Radjo

Nadzwyczajny głos Powszechnej Wystawy Krajowej

Industrja nasza, potężniejąca z dniem każdym, nie doceniała potrzeby autoreklamy, zadowalając się wynikiem bilansowym, wykazującym cyfrowo pewien rozrost i pewien zysk danego przedsiębiorstwa.

Rynek wewnętrzny, spragniony wszelkich dóbr wchłaniał w siebie wszystko, cokolwiek wyprodukowano, a nawet i teraz jeszcze wchłania i głodu nasycić nie może.

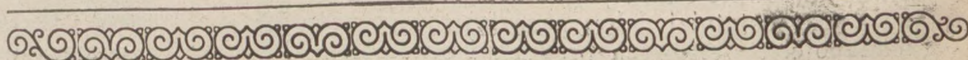
Zagranica odczuwała wprawdzie, że coś się w tej Polsce dzieje nadzwyczajnego, że coraz mniej zamawia u niej towarów i coraz mniej złota nadsyła. Zagranica, to szereg różnych państw, lecz przeważnie takich, które wolą eksport niż import, z zupełnie zrozumiałych powodów.

Industrja nasza do nich nie należała, nie chciała eksportować, bo zaledwie wewnętrznej potrzebie nadążała, to też cicho i głucho było o polskim przemyśle, na tak zwanym szerszym świecie.

Aż naraz w Polsce „wybuchła" P. W. K. z tak rozgłośną tonacją, że usłyszano ją nietylko w śródlądziu europejskiem ale i poza wielkiemi wodami mórz.

Najpierw pojedyńczo, lękliwie, z niedowierzaniem zaczęto przyjeżdżać, później jedni z zachwytem inni z lękiem i złością gromadnie zjawiali się i zjawiają, i nie mogą oczom własnym uwierzyć, że ta osławiona „polska gospodarka" jest rzeczywiście sławną, w odwrotnym słowa znaczeniu. Ten nasz tak małomówny ciężki, lekki i drobny przemysł nagle przemówił tak śpiżowo-gromnie, że zagranica w pismach swoich musiała wyrzec znamienne słowa: „nie należy niebezpieczeństwa chować pod korcem, ale spojrzeć nań twarzą w twarz, by dowiedzieć się, że Polska produkuje u siebie prawie wszystko i że jest dla siebie niemal wystarczalną".

Ten głos zagranicy, to tylko echo nadzwyczajnego głosu Powszechnej Wystawy Krajowej w Poznaniu.



Wystawa poznańska z lotu ptaka

Powszechna Wystawa polska, otwarta przed kilku miesiącami w Poznaniu, robi imponujące wrażenie od pierwszego wejrzenia. Ogromem swoim, wszechstronnością, urozmaiceniem, wyglądem estetycznym, technicznemi urządzeniami, a przedewszystkiem przejrzystością układu i systematyką dotrzymuje ona kroku, a nawet prześciga wielkie imprezy tego rodzaju o międzynarodowem znaczeniu.

Uwierzyć trudno, że przygotowania do Wystawy trwały niecałe trzy lata i że jeszcze na trzech czwartych zajętej przez nią przestrzeni przed dwoma laty rosły kartofle. Dzisiaj widnieje tu całe miasto, skanalizowane, oświetlone elektrycznością, zaopatrzone w wodociągi, tramwaje, doskonałe bruki i piękne kwietniki. Aby tereny te, przekraczające 600 tysięcy metrów kw., doprowadzić do tego stanu, trzeba było przerzucić przy regulacji sto pięćdziesiąt tysięcy metrów kw. ziemi, przeprowadzić 15 km. kabli elektrycznych, 11 km. rur wodociągowych i kanalizacyjnych, zużytkować tysiące wagonów cegły, wapna, żelaza, cementu itd. Praca ta wymagała około 3-ech tysięcy robotników, pracujących na dwie, a czasem na trzy zmiany. Dzięki temu, tuż pod Poznaniem, prawie przy głównej linji kolejowej, w odległości kilkuset kroków od przebudowanego i powiększonego Dworca Centralnego, powstało nowe miasto, które żyje własnem życiem, barwi się wszystkiemi kolorami tęczy wspaniałych gmachów i pomysłowych pawilonów, zieleni szpalerami drzew i plamami trawników.

Miasto to posiada swoje dzielnice wyraźnie zarysowane. Więc rozłożył się wielki przemysł żelazny, węglowy, włókienniczy, papierniczy, chemiczny, elektrotechniczny itd. Jest to jakby dzielnica fabryczna, drgająca równomiernym ruchem maszyn, puszczonych w ruch i tętniących życiem nerwowem. Widzimy tutaj kolosy żelazne, przenoszące ciężary, wielkie piece, kotły, motory, a tuż obok wieżę wiertniczą, zawierającą dokładne odzwierciedlenie wydobywania i przeróbki ropy naftowej. Z wielką uwagą oglądamy olbrzymi pawilon elektrotechniczny i obok położony jeszcze większy chemiczny; są to przemysły, które powstały w Polsce dopiero przed paroma laty, dzięki wojnie celnej z Niemcami, a już teraz rozwinęły się do takiej potęgi, że niemal całkowicie zaspakajają potrzeby trzydziesto-miljonowego państwa. Wchodzimy do przemysłu włókienniczego. Niema tam martwych towarów, nużących wykresów, ani suchych statystyk; a jeśli nawet są, to nie rzucają się w oczy stanowiąc raczej odsyłacz dla pragnących ściślej poinformować się o tej gałęzi produkcji, jednej z najstarszych w Polsce. Natomiast podziwiamy tutaj efektowne stoiska, w których wystawiony towar staje się jednocześnie dekoracją i upiększeniem. Wszystko utrzymane w stylu moderne. Każde stoisko inne, jedno efektowniejsze od drugiego, żadne nie podobne do siebie, a wszystkie razem zlewają się w przecudną harmonję kształtu i barw.

Ale przechodzimy dalej i wnet znajdujemy się w innej dzielnicy Wystawy, olbrzymi, trzypiętrowy gmach, mieszczący eksponaty wszystkich Ministerstw, to jakby sprawozdanie rządu polskiego z dziesięcioletniej działalności niepodległości państwa. Naprzeciwko, w równie okazałym pałacu, umieściła się Sztuka polska ostatniej doby; parę tysięcy obrazów daje nam pojęcie o różnych prądach i szkołach malarzy polskich, od klasyków aż do skrajnych futurystów. Pałac Sztuki mieści ponadto liczne rzeźby, witraże, modele i plany architektoniczne, fotografję artystyczną, grafikę, „piękną książkę" i inne działy sztuki stosowanej.

Osobno prezentują swój dorobek samorządy: miejskie i ziemskie, składając dowód, że dziesięciolecia lat ubiegłych nie zmarnowały. Pałac Wychowania Fizycznego, mieszczący zarazem na górnych piętrach niezwykle ciekawy pokaz folkdoru polskiego i pałac Polskiej Emigracji Zagranicą z dwudziestu prawie państw — zamykają ten teren wystawowy, mający wybitnie reprezentacyjny charakter. Nadają mu wspaniałości i wdzięku przepyszne zielone kobierce, rozłożone między wystawą sztuki a wystawą rządu, upiększone monumentalnemi rzeźbami („Lotnik" Wittiga) i kwietnikami.

Zanim dostaniemy się na sąsiedni teren, do tak zw. Parku Wilsona, musimy jeszcze zwiedzić specjalne pawilony Ministerstwa Komunikacji i Ministerstwa Poczt i Telegrafów, świadczące, że techniczne resorty polskie nie stoją niżej od resortów kulturalnych i czysto administracyjnych, pomieszczonych w Głównym Pałacu Rządowym. Zwłaszcza wystawa komunikacyjna robi imponujące wrażenie: lokomotywy fabrykacji polskiej nie ustępują rozmiarami i siłą wytworom najznakomitszych przedsiębiorstw zagranicznych, a wagony polskie estetycznym wyglądem i celowością urządzeń mogą służyć wzorem dla innych.

Spieszymy jednak do Parku Wilsona, aby w jego łodzie wśród pięknych drzew, odpocząć po zbytku zniesionych wrażeń. Zwiedzenie lekkich i gustownych pawilonów, rozrzuconych po tym parku, samo przez się jest już odpoczynkiem, a cóż dopiero sjesta w centralnej restauracji wystawowej, mogącej wykarmić dziennie 15 tysięcy osób. Smaczna i tania kuchnia nie zatrzymuje nas jednak dłużej, gdyż trzeba spieszyć, aby obejrzeć przyległy Pawilon Prasy i Książki retrospektywnie zestawiony, dalej, prawdziwe pieścidełko, zbudowane przez Magazyn Mód Hersego, największy w Polsce, wreszcie kryształowy pawilon Przemysłu Szklanego, przed którym bije wielka fontanna. Jużbyśmy chcieli obejrzeć egzotyczną roślinność olbrzymiej Palmiarni, zbudowanej specjalnie na Wystawę, ale jeszcze warto zajrzeć do pawilonu Uzdrowisk Polskich, aby poznać nietylko lecznicze ich właściwości, lecz i piękno otaczającego ich krajobrazu, oraz do pawilonu Pracy Kobiet, który sam jeden mógłby nam zająć cały dzień pracowitego oglądania.

Z tej części Wystawy, którąby można nazwać „dzielnicą willową", dostajemy się po moście, przerzuconym nad ulicą, do „dzielnicy handlowej". Niema tu wprawdzie wielkomiejskich magazynów, jak na placu Wolności w Poznaniu, ani nie odnajdziemy naładowanych aż pod sufit składów; handel ma raczej charakter jarmarczny. Niezliczona ilość kramów i bazarów z wyrobami ludowemi, cackami, świecidełkami, zabawkami, pamiątkami z Wystawy — przyciąga tłumy pań i zachwyconą dziatwę. Każdy chce coś kupić za złotówkę. Jest jednak i solidniejsza reprezentacja kupiectwa: szereg firm wystawia wzorowo urządzenia handlowe i dekoracje okien wystawowych, a organizację i zrzeszenia kupieckie ilustrują swą działalność zapomocą wykazów i grafikonów.

Docieramy wreszcie do najdalszych i największych terenów Wystawy. To już jakby jej przedmieścia — uprzemysłowione, ale związane ekonomicznie ze wsią, z rolnictwem. Widzimy tu olbrzymi pawilon Przemysłu Spożywczego, gdzie młynarstwo i piekarstwo mechaniczne prezentuje najnowsze urządzenia w tej dziedzinie. Dalej widzimy bogate pawilony cukrownictwa, gorzelnictwa, browarów, przemysłu ziemniaczanego, przetwory owocowe, konserwy z ryb i warzyw i wielką ilość kiosków z doskonałemi wyrobami cukierniczemi, z których zaczyna słynąć Polska narówni ze Szwajcarją i Holandją. Opodal ulokował się przemysł cementowy, ceramika budowlana i szlachetna, meblarstwo, przemysł budowlany, słowem wytwórczość bliska codziennemu życiu i przemawiająca nawet do zupełnych profanów.

Ale wnet dostajemy się do królestwa maszyn rolniczych, nawozów sztucznych i urządzeń meljoracji rolnej. Jeszcze parę kroków, a jesteśmy już poza naszem miastem: wśród pólek doświadczalnych, ogródków wzorowych, grządek nasiennych, roślin technicznych, szkółek, szczepionek. Wszystko to ładnie pokazane pod gołem niebem, a w sąsiednich specjalnych pawilonach statystycznie obliczone i uczenie objaśnione. Leśnictwo, łowiectwo i przemysł drzewny, mające własne wspaniałe pawilony, przenoszą nas do głębin puszcz polskich i ukazują ich cuda. Gdy już je obejrzymy, trzeba jeszcze zajrzeć na wystawę ziemianek i włościanek, zwiedzić wzorowe gospodarstwo hodowlane, obejmujące stajnię, oborę, chlewnie, kurniki i silosy do konserwowania paszy na zimę, zapoznać się ze stanem mleczarstwa i jajczarstwa, zobaczyć odwieczne bartnictwo polskie i zaczątki młodego jedwabnictwa, rzucić okiem na hodowlę królików i na gospodarstwo rybne.

Te tereny, poświęcone rolnictwu i związanym z nim przemysłem, zajmują niemal połowę przestrzeni wystawowej: 300 tysięcy metrów kwadratowych okrągło licząc. Jest to zrozumiałe w kraju, gdzie 70 proc. ludności żyje z uprawy ziemi. Toteż położony w tem otoczeniu Pawilon Ministerstwa Rolnictwa jest jakby soczewką, zbierającą i odbijającą największe naturalne bogactwa kraju. Aby je jednak należycie ocenić, trzeba trafić na taki okres, w którym odbywa się demonstracja hodowli bydła, uprawy roślin, albo produkcji kwiatów i owoców Podczas trwania Wystawy wyznaczono kilkanaście takich generalnych przeglądów, z których każdy zajmuje kilka dni. Olbrzymia specjalnie zbudowana arena czy stadjon służy do tych pokazów. I trzeba było widzieć mrowie ludzkie, które przyglądało się jedynemu w swoim rodzaju widowisku, gdy całe tabuny koni, krów, owiec i nierogacizny przepędzono przez tę arenę.

W dniach wolnych od premjowania bydła, odbywają się na stadjonie wielkie widowiska historyczne i gry masowe, a także zawody sportowe. Wystawa bowiem stara się swym gościom urozmaicić pouczające zwiedzanie różnemi efektownemi zabawami. Przeznaczono zresztą dla nich specjalną dzielnicę, jakby Montmartre paryski, gdzie za tanie pieniądze można wesoło spędzić cały wieczór aż do późnej nocy. Dzielnicę tę nazwano „Wesołem Miasteczkiem", a stanowi ona połączenie ekscentrycznych zabaw ludowych, odbywających się w tak zwanych Lunaparkach, z innemi rozrywkami i atrakcjami egzotycznemi w rodzaju urządzanych w Jardin d'Acclimatations.

Przed północą nikomu nie uda się wyjść z tej rozbawionej dzielnicy wystawowej. Pełni całodziennych wrażeń i zmęczeni aż do ostateczności, myślimy już tylko o wyciągnięciu się w wygodnem łóżku nowo wzniesionego, komfortowego hotelu Polonia i błogosławimy Opatrzność, że znajduje się on tak blisko, tuż przy terenach wystawowych. Tam dopiero w ciszy eleganckiego pokoju możemy zdać sobie sprawę, jak wielką imprezą jest Wystawa Poznańska i jak świetnie odzwierciedla ona ducha narodu polskiego, który umie połączyć solidność z wdziękiem, pracę poważną z przyjemnością, realizm z najpiękniejszemi objawami idealizmu.

Witold Giełżyński.



Z WĘDRÓWKI PO P. W. K.



Fabryka materjałów izolacyjnych, Wilhelm Müller, Szarlej-Górny Śląsk

W oparciu o ogromne potrzeby samego wielkiego przemysłu górnośląskiego od długich lat znalazła doskonały byt i egzystencję specjalizowana fabryka najróżniejszych materjałów izolacyjnych, która znajduje się w Szarleju. Lecz nie dość na pojemnym rynku górnośląskim, fabryka szarlejowska jako jedna z nielicznych tego rodzaju placówek, dostarcza dziś wyroby swoje do wszystkich dzielnic kraju dzięki propagandzie własnej, a przedewszystkiem naskutek ich wysokiej wartości jakościowej. Zalety towaru tego pierwszorzędnego są najlepszym ich propagatorem.

Jak z eksponatów wystawionych na P. W. K. w hali 8, stoisku 36 każdy z interesowanych pp. przemysłowców i kupców przekonać się może, fabryka Müllera wytwarza wszelkiego gatunku i rodzaju materjały izolacyjne zarówno zimno, jak i ciepłochronne z korka, krzemionki, asbestu itd. Nie sprowadzajmy więc podobnych materjałów z zagranicy, lecz korzystajmy w pierwszym rzędzie z wyrobów rodzimej produkcji tem bardziej, że są one doskonałe i pod niejednym względem przewyższają fabrykaty cudzoziemskie.

„Hydrofuge Castor"

Przedsiębiorstwo Budowlane **Maurycy Karstens z Warszawy** (ul. Koszykowa 7), jak już donosiliśmy, wystawia na P. W. K. w dziale przemysłu budowlanego w hali 53 zagranicznego pochodzenia domieszkę do zaprawy cementowej i betonowej popularnej marki **„Hydrofuge Castor"**. Fabrykat ten spotyka się na Wystawie z wielkiem zainteresowaniem sfer z dziedziny budownictwa, gdyż wykazane tu niezrównane wprost wartości jakościowe, dają wyrobom „Hydrofuge Castor" pierwszeństwo przed wszystkiemi niemal podobnemi domieszkami. Fakt ten przypieczętowany został i utrwalony złotym medalem na Wystawie Budowlanej VI Targów Wschodnich w r. 1928. „Hydrofuge Castor" dodany do zaprawy cementowej zabezpiecza pod gwarancją od wilgoci, przeciekania, wstrzymuje ciśnienie wody we wszystkich przypadkach jako to: izolacyj rezerwuarów, murów, kanałów, basenów, tuneli, towarów, fasad, szczytów oraz fundamentów. Firma posiada liczne wyrazy uznania za gwarantowaną dobroć domieszki „Hydrofuge Castor", a między innemi od Zarządu największej kolei podziemnej w Londynie, której przejścia tunelowe uszczelnione zostały omawianą domieszką. „Hydrofuge Castor" nabyć można także **w Poznaniu we firmie: Tow. Akc. „Materjał Budowlany" przy ul. Seweryna Mielżyńskiego Nr. 23.**

Podlaska Wytwórnia Samolotów, Sp. Akc. w Białej Podlaskiej

W dziale lotnictwa na P. W. K. w hali 24, stoisko 3, zajęte jest eksponatami powyżej wymienionego przedsiębiorstwa, które jest jednem z największych krajowych wytwórni swego zakresu produkcji. Podlaska Wytwórnia Samolotów powstała w roku 1923 z inicjatywy barona St. Rosenwertha oraz kilku dalszych wybitniejszych obywateli ze sfer gospodarczych i naukowych. Zrazu spółka z ogr. odpowiedzialnością, przekształcona została w Sp. Akcyjną w roku 1924, na której czele jako prezes Zarządu stoi współzałożycie p. bar. St. Rosenwerth, a dyrektorem zarządzającym jest inż. p. Jan Czerwiński.

Budowę tych zakładów rozpoczęto w r. 1923 i już po roku w listopadzie 1924 przystąpiła fabryka do systematycznej pracy. W lipcu 1925 r. wykończony został w tych zakładach kompletnie i wypróbowany w locie pierwszy samolot.

Fabryka rozmieszczona jest w Białej Podlaskiej na własnych terenach o powierzchni 35 ha, wewnętrznie urządzona jest według nowoczesnych wymogów techniki, posiada własną centralę elektryczną, parową suszarnię drzewa, urządzenie do termicznej obróbki metali, własne lotniska, hangary, domy mieszkalne dla pracowników itd. Wytwórnia zatrudnia obecnie około 500 urzędników i robotników.

Podlaska fabryka samolotów buduje platowce wojskowe, komunikacyjne, sanitarne, pasażerskie, sportowe i szkolne podług własnych i zapodanych konstrukcyj. Jej zdolność produkcyjna zależna jest od konstrukcji typu platowców, a przy obecnem wyposażeniu wynosi kilkaset samolotów rocznie.

W zakresie samowystarczalności kraju w dziedzinie budowy aparatów lotniczych, dzięki zakładom podlaskim postąpiliśmy poważny krok naprzód, zważywszy, że w ostatnim czasie placówka ta pożyteczna wypuściła cztery własne typy samolotów. Jak się dowiadujemy następnych pięć dalszych specjalnych typów jest na ukończeniu, a prócz tego projektuje firma jeszcze dalsze typy zarówno komunikacyjne jak i wojskowe. Z powyższego wnioskować można z zadowoleniem i uznaniem dla działalności tegoż przedsiębiorstwa, że już w najbliższej przyszłości przejść będziemy mogli do budowy samolotów według oryginalnej własnej konstrukcji, co w skutkach swych umożliwi pożądane wyeliminowanie licencyj zagranicznych.

Pierwsza Krajowa Fabryka Akumulatorów „Ergs"

Trudno by było nie wspomnieć o stoisku Pierwszej Krajowej Fabryki Akumulatorów w Warszawie. Każdy bowiem miłośnik radja, przechodząc przez halę przemysłu elektrotechnicznego, mimowoli zatrzyma się przed efektownie urządzonem stoiskiem Fabryki „Ergs", by podziwiać to, co w ostatnich czasach w dziedzinie produkcji akumulatorów stworzono najlepszego. Spotykamy na rynku akumulatory różnych marek, różniące się gatunkiem płyt oraz konstrukcją. Płyty są najważniejszą częścią akumulatora. Powinne one być trwałe pod względem mechanicznym, by masa z nich łatwo nie wypadła i winne posiadać minimalny opór wewnętrzny. Tym warunkom odpowiadają najbardziej akumulatory fabryki „Ergs". Wieloletnia praca i badania laboratoryjne ustaliły najlepszą konstrukcję i najlepsze metody fabrykacji akumulatorów. Możemy też dzisiaj powiedzieć, że akumulatory „Ergs" stoją na najwyższym poziomie i nadzwyczajnej wprost trwałości. Dzięki tym zaletom zdobyły sobie akumulatory „Ergs" uznanie i olbrzymią popularność już nietylko w kraju, lecz nawet zagranicą. Fabryka wyrabia wszelkie typy akumulatorów radjowych do odbiorników i nadajników, zwłaszcza bezkonkurencyjne baterje anodowe we wszystkich wielkościach, oraz wszelkie części zamienne do takowych. Prócz tego wyrabiają Zakłady „Ergs" akumulatory do sygnalizacji, do kolejnictwa, do celów przemysłowych i niedoścignionej jakości akumulatory do samochodów. Specjalnie zainstalowany na stoisku fabryki „Ergs" przyrząd do badania trwałości akumulatorów najlepiej wykazuje jakość jej fabrykatów. Tego rodzaju praktyczna demonstracja zalet akumulatora znaczy więcej, aniżeli wszelkie reklamowanie. To też radzimy wszystkim zwiedzić stoisko Pierwszej Krajowej Fabryki Akumulatorów „Ergs" i przekonać się osobiście, że najlepszym i najtrwalszym akumulatorem jest tylko „Ergs".

Sosnowiecka Kotlarnia Wyrobów Miedzianych i Metalowych Ludwik Piątkowski, Sosnowiec, ul. Aleja nr. 29, tel. 1-52

W szeregu istotnie polskich zakładów przemysłowych, bo opartych wyłącznie na polskim kapitale i polskiej pracy, Sosnowiecka Kotlarnia Wyrobów Miedzianych i Metalowych Ludwika Piątkowskiego zajmuje na terenie Zagłębia Dąbrowskiego miejsce odrębne dzięki swojej wyraźnej specjalności tego rodzaju bowiem drugiego zakładu przemysłowego niema w Zagłębiu.

Fabryka, istniejąca od roku 1907, wykonuje wszelkie roboty wchodzące w zakres kotlarstwa, a mianowicie: aparaty dystylacyjne, kotły miedziane, aparaty gorzelnicze, najnowszych systemów, rurki manometrowe, rury proste i kompensacyjne, urządza komunikacje wodne, parowe na wysokie ciśnienia. Roboty, które tego wymagają, są prowadzone ciśnieniem hydraulicznem.

Specjalnością zakładu w zakresie kotlarstwa jest wykonywanie form do wielkich pieców najnowszych systemów.

Na składzie półfabrykaty jako to: rury, blachy miedziane, ołowiane, mosiężne i żelazne wszelkich wymiarów, oraz spój (szlaglut) i t. p. artykuły.

Poza tem fabryka wykonuje cieszące się dużem uznaniem wśród odbiorców wanny i kompletne urządzenia kąpielowe.

Zakład kotlarski L. Piątkowskiego w Sosnowcu do swoich odbiorców zalicza największe wszystkie wielkie huty zarówno śląskie, jak i w Zagłębiu Dąbrowskiem, w Starachowicach i w całym kraju. Również zakłady chemiczne są stałymi klientami firmy.

Świadczy to o solidności firmy i zaufaniu, jakiem się cieszy wśród najpoważniejszych klientów.

Niewątpliwie przyczyn tego zaufania należy szukać w tem, iż bezpośrednie kierownictwo fabryki zarówno techniczne jak i handlowe spoczywa w wykwalifikowanych rękach właściciela p. Ludwika Piątkowskiego. W następstwie tego wszelkie zamówienia z zakresu kotlarstwa są wykonywane z myślą nie o doraźnych zyskach, lecz o zadowoleniu klienta i dalszem ugruntowaniu powszechnie panującej opinji, że solidność w wykonywaniu robót w firmie L. Piątkowski jest niezawodna.

W kotlarstwie na ten moment zwraca się uwagę i z tego względu, że w naturze tego przemysłu leży traktowanie każdej nowej pracy indywidualnie. Nie może tu być mowy o zmechanizowaniu zajęć, lecz każde zamówienie musi być wykonane odrębnie.

Z tej racji pierwszą i niezwykle ważną jest rzeczą, gdy na czele zakładu stoi fachowiec, będący zarazem właścicielem warsztatu pracy. Daje to te wszystkie gwarancje, które w konskwencji rozszerzają krąg odbiorców i przynoszą firmie stosunkowo duże obroty, wynoszące np. w 1928 roku około 600 000 zł.

N. W.

Powszechna Wystawa Krajowa 1929 r.
od 16 maja do 30 września

ŻYCZENIA WYSTAWY BARCELOŃSKIEJ DLA PWK.



Dnia 3 września przyleciał do Poznania major-pilot inż. Wacław Makowski, który dokonał śmiałego lotu bez lądowania na przestrzeni Poznań—Barcelona na samolocie polskiej konstrukcji Lublin R. X.

Major Makowski zjawił się w Dyrekcji PWK. i wręczył list od Dyrekcji Wystawy Międzynarodowej w Barcelonie do Naczelnego Dyrektora PWK. Dra Stanisława Wachowiaka o następującej treści:

„Mieliśmy zaszczyt przyjąć p. komendanta Makowskiego, który łaskawie wręczył nam pozdrowienia oraz życzenia sukcesu dla naszej wystawy.

Uważamy za swój obowiązek wyrazić naszą wdzięczność oraz zapewniamy, że zawiadomimy Komitet naszej wystawy o szlachetnych życzenia Waszego kraju zawsze świetnego i pełnego godności.

Proszę przyjąć, Panie Naczelny Dyrektorze, wyrazy najwyższego poważania i najlepsze życzenia powodzenia dla dzieła, którego jest Pan tak znakomitym organizatorem.

(—)C. Ramon."

Znakomity lotnik, p. major Wacław Makowski podczas powrotu z Barcelony dokonał nowego wyczynu sportowego. Mianowicie przyleciał do Poznania wprost z Paryża, zaś po krótkim pobycie w Poznaniu wyleciał w dalszą drogę do Warszawy, nie zważając na zmęczenie po dokonanej podróży.

KONGRES DROGOWY W POZNANIU.

W dniach od 9 do 13 września br. odbędzie się w Poznaniu II Polski Kongres Drogowy, którego uczestnicy zwiedzać będą w godzinach popołudniowych Powszechną Wystawę Krajową. Kongres urządza Stowarzyszenie Członków Polskich Kongresów Drogowych, którego prezesem jest dyrektor departamentu drogowego w min. robót publicznych, p. inż. Nestorowicz; organem Stowarzyszenia jest miesięcznik p. t. „Wiadomości St. Czł. P. K. D.". Obrady podzielono na 3 sekcje: finansów i organizacji dróg, kwestje techniczne i komunikacyjne; zgłoszono 14 referatów.

Dwa zagadnienia wybijają się na pierwszy plan: fundusze na budowę dróg, których tak brak w Polsce, szczególnie na wschodzie oraz kwestja, jakiego rodzaju drogi mamy obecnie budować, aby odpowiedzieć potrzebom tak wzrastającej komunikacji samochodowej (szkło wodne, krzemianowanie wapniaków, klinkiernictwo, nawierzchnie bitumiczne). Referaty, omawiające te kwestje, przyczynią się zapewne do rzucenia jasnego światła na to zagadnienie.

URZĘDOWA DELEGACJA BUŁGARSKA NA P. W. K. W POZNANIU.

W dniu 2 września wyjechała z Sofji, celem zwiedzenia P. W. K. w Poznaniu, wielka wycieczka bułgarska, złożona z kupców i przemysłowców bułgarskich, z przedstawicielami rządu na czele.

Delegację sfer rządowych tworzą: pp. Grigor Wasilew, poseł do parlamentu, G. Sokołow, generalny sekretarz ministerstwa handlu, przemysłu i pracy, Wl. Wazow, mer Sofji i przedstawiciel związku miast bułgarskich, dr. H. Czakałow, szef sekcji badań finansowych Bułgarskiego Banku Narodowego oraz przedstawiciele bułgarskich Izb handlowych.

PAWILONY PWK. ZAMYKANE SĄ JUŻ O GODZ. 6-TEJ WIECZOREM.

Uchwałą Zarządu PWK. pawilony wystawowe zamykane są obecnie o godz. 6-tej wieczorem, nie jak dotychczas o godz. 7-mej.



ORGAN ZWIĄZKU PRZEDSIĘBIORSTW ELEKTROTECHNICZNYCH NA POLSKĘ ZACHODNIĄ
ORGAN ZRZESZENIA PRZEDSIĘBIORSTW RADJOTECHNICZNYCH W WIELKOPOLSCE.
POD REDAKCJĄ DYPL. INŻ.-EL. M. RZĘCKIEGO.

Inż. TADEUSZ BANIEWICZ.

Tramwaje i elektryczne koleje dojazdowe w Polsce

w okresie dziesięciolecia Niepodległości

Referat zgłoszony na III-ci Zjazd Przemysłowców Techn. Zrzeszonych.

(Dokończenie.)

Prócz tego Sp. Akc. „Siła i Światło" w celu zapewnienia jednolitej polityki komunikacyjnej na całym terenie zagłębia węglowego weszła w porozumienie ze Spółką „Oberschlesische Kleinbahnen und Elektrizitätswerke" w Katowicach, posiadającą sieć międzymiastowych kolei elektrycznych na Polskim Górnym Śląsku i utworzyła wspólne Towarzystwo dla prowadzenia eksploatacji kolei elektrycznych zarówno na Górnym Śląsku, jak i w Zagłębiu Dąbrowskiem p. n. „Śląsko-Dąbrowskie Towarzystwo Kolejowe Eksploatacyjne, Sp. z o. o.".

Dzięki temu został zrobiony poważny krok dla unifikacji Górnego Śląska z Zagłębiem, gdyż, jak wiadomo, komunikacje lokalne wpływają decydująco na rozwój obsługiwanych przez nie terenów, a jednocześnie zostały dane zdrowe podstawy dla rozwoju zarówno kolei górnośląskich, jak i międzymiastowych kolei elektrycznych względnie tramwajów.

Temi dwoma przedsiębiorstwami komunikacyjnemi ogranicza się dorobek nasz w dziedzinie nowych kolei elektrycznych, względnie tramwajów.

Bardzo poważny wysiłek został wykonany pozatem w kierunku doprowadzenia do porządku i rozbudowy istniejących przedsiębiorstw tramwajowych i kolei dojazdowych.

Pomimo niezwykle trudnych warunków osiągnięto w niektórych wypadkach rezultaty wprost imponujące, zwłaszcza, jeśli przyjąć pod uwagę, że przedsiębiorstwa te były podczas okupacji niemieckiej zdewastowane i że odbudowa i rozbudowa w większości wypadków zostały wykonane własnemi siłami bez pomocy kredytów inwestycyjnych, otrzymanie których nawet dla najpoważniejszych przedsiębiorstw było, jak zaznaczyliśmy, niezmiernie utrudnione.

W przytoczonej w nr. 35 „Rynku Met. i Masz." tabelce wskazane są, jako charakterystyczne dane, liczby wagonów, oraz torów w poszczególnych przedsiębiorstwach i zwiększenie ich za okres dziesięcioletni zarówno w absolutnych cyfrach jak i procentowo.

Pozatem przedsiębiorstwa komunikacyjne wykonały szereg poważnych inwestycyj, mających na celu bądźto doprowadzenie zdewastowanych przez zaborców urządzeń, bądź też znajdujących się w związku z rozszerzeniem przedsiębiorstwa, bądź mających na celu opiekę społeczną pracowników. Wymienić tutaj należy przedewszystkiem: Tramwaje miejskie w Warszawie, które rozbudowały znacznie elektrownię, wybudowały nową wozownię na 200 wagonów, wzniosły wspaniałe gmachy dla ochronek i szkół, wreszcie przebudowały nieomal całkowicie doprowadzoną przez okupantów do stanu zniszczenia sieć tramwajową; Kolej Elektryczną Łódzką, która w związku ze znacznym rozwojem sieci wybudowała nową wozownię i wydała poważne sumy na powiększenie sieci kablowej i powiększenie warsztatów, Poznańską Kolej Elektryczną, która zwiększyła znacznie swoje budynki, rozszerzyła warsztaty, wybudowała ochronki i szkoły; Miejską Kolej we Lwowie, Śląskie kolejki, które przystąpiły do przebudowy sieci wąskotorowej na normalnotorową i inne.

W rezultacie przedsiębiorstwa, które przy powstawaniu naszego Państwa znajdowały się w stanie ruiny, zostały doprowadzone do kwitnącego stanu i rozszerzone tak znacznie, że np. ogólna ilość przebiegniętych wagono-kilometrów we wszystkich przedsiębiorstwach tramwajowych z 28 miljonów w roku 1919 podniosła się do 64 miljonów w 1928 roku, tj. zwiększyła się 2,3 raza, a ilość przewiezionych pasa-

żerów również nieomal podwoiła się (w 1919 — 269 miljonów, wobec 458 miljonów w 1928 r.).

Przemysł krajowy w miarę wzrastającego zapotrzebowania dostosowywał się do potrzeb tramwajownictwa i kolejnictwa elektrycznego, tak że obecnie jesteśmy już w możności nabywania wszelkich urządzeń i materjałów potrzebnych dla tramwajów elektrycznych całkowicie w kraju dla kolei zaś elektryczntrycznych częściowo.

Normalne szyny kolejowe wykonuje u nas cały szereg walcowni, żłobkowe zaś szyny 2 typów i akcesorja do nich wyrabia Sp. Akc. Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich.

Zwrotnice i krzyżownice wyrabiają Tramwaje Miejskie w Warszawie T-wo Przemysłu Metalowego K. Rudzki i S-ka, Bracia Bauerertz, Lilpop, Rau i Loewenstein i inne.

Przewód jezdny wyrabia Norblin, Bracia Buch i Werner, oraz Modrzejowskie Zakłady.

Materjał do zawieszenia przewodów jezdnych i materjały izolącyjne — Tramwaje Miejskie w Warszawie.

Wagony tramwajowe i kolejowe — Lilpop, Rau i Loewenstein, Zieleniewski, Fabryka wagonów w Gdańsku.

Elektryczne wyprawy wagonowe — Brown Boveri, a niektóre części — Zakłady Elektryczne Brygiewicz, M. Zucker i S-ka (Bezet).

Jak więc widzimy, jesteśmy w stanie wytwarzać w kraju wszystko, co jest niezbędne dla urządzenia i eksploatacji tramwajów, dalszy więc rozwój tramwajów ważny jest również pod kątem widzenia wzmożenia wytwórczości krajowej.

Dla kolei elektrycznych natomiast nie wyrabiamy wypraw wagonowych o ile chodzi o szybkie koleje, lub o napięcie powyżej 650 Volt, oraz materjału do zawieszania przewodu jezdnego.

Prócz tego nie są wyrabiane u nas w kraju urządzenia dla podstacyj przetwórczych.

Chcąc dać całkowity obraz rozwoju tramwajów i elektrycznych kolei dojazdowych, niepodobna nie wspomnieć o tych projektach, które są na porządku dziennym i które już oddawna dojrzały, nie mogły jednak być urzeczywistnione, z powodów głównie finansowych. Mam tutaj na myśli przedewszystkiem elektryfikację Warszawskich Kolei Dojazdowych, należących do Towarzystwa Akcyjnego Warszawskich Kolei Dojazdowych jako projekt daleko już posunięty i bliski realizacji. Poza tem istnieją projekty rozbudowy sieci tramwajów w Zagłębiu Dąbrowskiem, budowy odgałęzień od linji kolei elektrycznej Warszawa—Grodzisk, elektryfikacji kolei Warszawa—Młociny—Łomianki, budowa kolei elektrycznej Borysław—Mrażnica w Zagłębiu Naftowem i innych.

Pomimo więc braków, jakie jeszcze posiadamy w dziedzinie tramwajownictwa i el. kolejnictwa dojazdowego, pomimo trudnych czasów i konieczności stwarzania z jednej strony odnośnego ustawodawstwa, z drugiej strony rodzimego przemysłu, należy stwierdzić, że żywotność polska pokazała i na tem polu swoją siłę.

Czeka nas jeszcze duża praca, zrobiony jest jednak poważny krok naprzód, pozwalający rokować, że potrafimy przemóc dalsze trudności i dojść do takiego rozwoju środków komunikacyjnych, jak inne państwa, które miały możność spokojnej pracy w dziedzinie komunikacji miejscowej od wielu dziesiątków lat.

Zatwierdzenie planu rozbudowy sieci polskich stacyj nadawczych

Wielki plan rozbudowy sieci polskich stacyj nadawczych został po całkowitem opracowaniu przedstawiony przez dyrekcję „Polskiego Radja" Ministerstwu Poczt i Telegrafów. Ministerstwo plan ten zatwierdziło tak, że obecnie kierownictwo Polskiego Radja przystąpi do realizacji tego planu, który został w najdrobniejszych szczegółach uzgodniony z zainteresowanemi ministerstwami i władzami rządowemi.

Wielki plan rozbudowy polskich stacyj nadawczych przewiduje przedewszystkiem wzniesienie wielkiej 120-kilowatowej centralnej stacji nadawczej w Warszawie w ciągu 18 miesięcy, przyczem zasiąg detektorowy tej stacji obejmowałby koło o olbrzymim promieniu około 400 km. Punktem centralnym tego koła oczywiście byłaby Warszawa. Oprócz stacji centralnej w ciągu dalszych 6 miesięcy uruchomiona będzie 2-kilowatowa stacja w Warszawie dla celów lokalnych (która odciąży stację centralną od fachowych odczytów, zwłaszcza z dziedziny gospodarczej).

We Lwowie ma być uruchomiona w ciągu 12 miesięcy 10-kilowatowa stacja nadawcza według postanowienia planu. Jednakże kierownictwo Polskiego Radja, chcąc znacznie wcześniej uruchomić stację nadawczą we Lwowie, projektuje uruchomienie w ciągu 4—5 najbliższych miesięcy tymczasowej stacji nadawczej we Lwowie o sile półtora kilowata, któraby funkcjonowała do czasu uruchomienia wielkiej stacji lwowskiej. Dzięki takiemu postanowieniu sprawy, Lwów jeszcze w tegorocznym sezonie zimowym będzie słuchał audycyj radjowych.

Poza tem obecna stacja warszawska po uruchomieniu przyszłej olbrzymiej stacji centralnej, przeniesiona zostanie do Wilna i musi być tam uruchomiona w ciągu 6 miesięcy od otwarcia stacji centralnej. Stacja wileńska spełniać będzie na północnym-wschodzie tę samą rolę, co stacja południowo-wschodnia we Lwowie

Wreszcie w ciągu 12 miesięcy uruchomione być muszą stacje przekaźnicowe w Łodzi, oraz w Toruniu. Pierwotnie plan przewidywał budowlę stacji nadawczej w Gdyni, która jednak musiała ustąpić pierwszeństwa Toruniowi. Stacja w Toruniu położona centralnie, będzie obsługiwała Pomorze.

Realizacja wielkiego planu rozbudowy polskich stacyj nadawczych uzgodnionego w dniach ostatnich z władzami rządowemi, pochłonie znaczne sumy. Według obliczenia, budowa nowej stacji i jej urządzeń kosztować będzie około 10 miljonów złotych.

Kupując polski towar—WZBOGACASZ KRAJ i siebie samego

Kronika radjowa

POLSKA RADJOFONJA.

W prasie zagranicznej, przedewszystkiem fachowo-radjowej, pojawiają się często notatki, a nawet długie artykuły poświęcone polskiej radjofonji.

W jednym z ostatnich numerów niemieckiego „Rundfunk“ w rubryce omawiającej audycje obce, słyszane przez sprawozdawcę pisma w poprzednim tygodniu, omawia się również audycję na krótkich falach.

Wśród stosunkowo nielicznych stacyj, nadających się stale na krótkich falach, autor bardzo dodatnio mówi o „polskiej stacji krótkofalowej, nadającej na fali 39.5, nazywając audycje jej „jednemi z najczystszych audycyj krótkofalowych i wyrażając ubolewanie, że stacja ta nadaje tylko koncerty gramofonowe; jak wiadomo, jest tu mowa o początkach stacji krótkofalowej, — gdyż inne stacje polskie jeszcze takiego nadajnika nie posiadają. Powtóre zaznaczyć należy, że to narazie jeszcze audycje próbne, że jednak mimo to kilkakrotnie koncertowali dla poznańskiej stacji krótkofalowej najlepsi artyści poznańscy. Poza tem nadaje się w przerwach koncertowych komunikaty obcojęzyczne o Powszechnej Wystawie Krajowej.

O Poznaniu pisze też ostatni numer angielskiego tygodnika „Radio-News“ z okazji transmisyj koncertów chórowych podczas Wszechsłowiańskiego Zjazdu Śpiewaków w Poznaniu, oczywiście na długiej fali. Audycje te w Anglji były doskonale słyszane (transmitowane były przecież przez wszystkie stacje polskie), i Anglicy podkreślają wysoki poziom tych produkcyj jak i wielką wartość propagandową, jaką one miały dla polskiej radjofonji.

OTWARCIE WIELKIEJ NIEMIECKIEJ WYSTAWY RADJOWEJ W BERLNIE.

Jak co roku, nastąpiło uroczyste otwarcie „Wielkiej niemieckiej wystawy radjowej w Berlinie 1929“ w dniu 30 sierpnia, przed południem o godz. 11,30 w hali radjowej przy Kaiserdamm.

Sprawozdanie z wystawy podamy w najbliższych numerach naszego wydawnictwa.

MIĘDZYNARODOWA KONFERENCJA RADJOWA W HADZE.

Na przypadającej we wrześniu br. międzynarodowej konferencji radjowej w Hadze mają być różne sprawy poruszone jak n. p. racjonalny podział fal, kontrola fal i przydział fal krótkich awiatyce, policji, władzom itd. Będzie również rozpatrzony zamiar ustanowienia międzynarodowego biura kontroli fal. Na uwagę zasługuje również projekt holenderski, aby fale, na których mogą nadawać amatorzy, we wszystkich krajach były równe oraz na trzy pasy fal ograniczone i to od 20,8—21,4 m. (14400—14000 klc.) 41,00—42,6 m. (7300—7000 klc.) i 75,00—86,00 m. (4000—3500 klc.). Poza tem jest propozycja, aby upoważnić poszczególne rządy do zakazu międzynarodowej wymiany wiadomości pomiędzy amatorami, o ile władze pocztowe danych krajów tego żądają. — Wreszcie będzie również rozważana kwestja ograniczenia siły amatorskich stacyj do najwyżej 50 watów.

KONFERENCJA TELEWIZYJNA W WASZYNGTONIE.

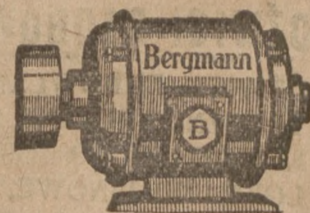
Na odbytej niedawno konferencji omawiana była obszernie sprawa wprowadzenia do zakresu radjotelefonji nowego typu radjostacyj telewizyjnych. Wielu członków konferencji wypowiedziało się za tem, aby telewizję wyłączyć wogóle z radjotelefonji i przeznaczyć dla niej pięć różnych długości fal o 100 kilocyklach każda, a nadto zarezerwować dla telewizji obszar t. zw. fal ultrakrótkich. Natomiast inni oświadczyli się za utrzymaniem telewizji w zakresie radjotelefonji, której przepowiadają wielką przyszłość, znacznie większą, aniżeli radjofonji, tem więcej, że już dziś daje się zauważyć wśród miljonów słuchaczy pewne obojętnienie dla radja. Przewodniczący Komisji zwrócił na to uwagę, że jak dotychczas, to telewizja w Stanach Zjednoczonych nie ma zbyt wielu zwolenników i jedynie tylko wśród radjoamatorów znajduje prawdziwych entuzjastów.

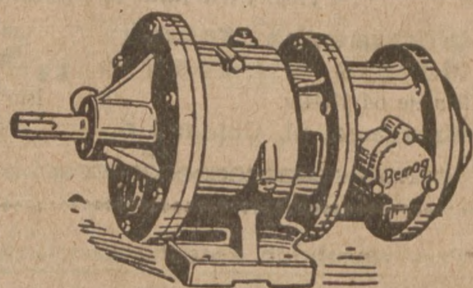
Rezultatem tej konferencji była uchwała, aby telewizję pozostawić w zakresie radjotelefonji, wszelako nadawać ją tylko w godzinach nocnych od 1 do 6 rano po skończeniu wszystkich audycyj.

20.000.000 RADJOODBIORNIKÓW.

Tak pokaźna ilość czynnych radjoodbiorników znajduje się w państwach kulturalnych świata, z czego połowa przypada na Stany Zjednoczone Ameryki, gdzie nie opłaca się jak wiadomo, radjoabonamentu. Na uwagę zasługuje stwierdzenie, że państwa posiadające stosunkowo niewielką ilość radjoodbiorników miały jako pierwsze najsilniejsze stacje, jak n. p. Rosja i Finlandja po 40 watów w antenie. (WF. 8.)







Apel do krajowych fabryk maszyn rolniczych

Fabryki krajowe upraszamy, aby nam donosiły o wszystkich nowościach w zakresie ich produkcji. Chętnie stawiamy łamy nasze bezinteresownie do usług przemysłu krajowego. Przy tej sposobności musimy podnieść ten smutny fakt, że podczas gdy zagraniczne firmy bardzo skwapliwie korzystają z reklamy w naszem piśmie i często donoszą nam o ostatnich zdobyczach w fabrykacji maszyn rolniczych, to nasz przemysł krajowy nie ma w tym względzie — zdawałoby się — nic do powiedzenia, a przecież wiadomo, że i u nas ta gałąź przemysłu stale się podnosi i wypuszcza na rynek coraz nowe wyroby lub też ulepsza dotychczasowe. W interesie rozwoju przemysłu krajowego prosimy fabryki krajowe, by o wszystkich swoich nowościach nas w pierwszym rzędzie informowały.

WYDAWN. „RYNKU METALOWEGO I MASZYNOWEGO".

„Gilzogranum"

Istota, znaczenia i pożytek wynalazku „gilzogranum" ze szczególnem zwróceniem uwagi na jego mechanizację, do czego są potrzebne trzy maszyny.

(Ciąg dalszy.)

Wiedza rolnicza łącznie z przyrodniczą w ostatnich czasach poczyniła ogromne postępy. Dociekania jej, oparte na mozolnych i długoletnich doświadczeniach, ujawniły i stwierdziły, że rośliny pobierają około 3% pożywienia z ziemi, a 97% z atmosfery.

Dzięki tym doświadczeniom na polu rolnictwa zaczynają być stosowane nowe metody uprawy zbóż, aby tylko wydobyć z ziemi jak najwyższe plony.

Faktycznie. Rozwój rolnictwa zaczyna pędzić również naprzód, aby nie pozostać w tyle za innemi dziedzinami życia ludzkiego. Oto, co czytamy w artykule p. t.: „Na Zachodzie gotuje się wielki przewrót w rolnictwie", zamieszczonym w „Gazecie Warszawskiej" z dnia 11 marca 1928 roku:

„Niemcy, Anglja i Włochy, a za niemi i inne państwa zabrały się do hodowli zbóż na zupełnie nowych niż dotychczas podstawach.

Nie siać, ale sadzić.

Oto nowa zasada — będąca podwaliną powojennej ekonomji narodowej. Na niej opiera się przyszły system gospodarczy Europy.

Dotychczasowe doświadczenia wykazały, iż przeciętna wydajność jednego ha, na którym zastosowano metodę sadzenia zbóż, wynosi 173 q.

Nie jest to jednakże ostatnie słowo, gdyż przy sprzyjających warunkach klimatycznych osiągano 250 q z 1 ha, a możliwości dalszego wzmożenia wydajności roli nie są wykluczone".

Sadzenie zbóż jest tak stare prawie jak świat, bo już Plinjusz pisał o sadzeniu zbóż kłosowych jako o lepszej i wyższej metodzie uprawy i rzecz oczywista, wydajniejszej pod każdym względem.

Wszystkie jednak dotychczasowe metody sadzenia zbóż wymagają płodozmianów, gatunkowania gleby, użyźniania wszystkiej ziemi, przez co chwasty często mają lepsze stanowisko pokarmowe niż rośliny użyteczne. Natomiast wynalazek „gilzogranum" usuwa płodozmiany, nie uznaje gatunkowania gleb, bo np. pszenica będzie rosła na ziemi słabej, piaszczystej i nie użyźnia się wszystkiej ziemi, lecz tylko to miejsce, na którem będzie rosła roślina użyteczna, dzięki czemu każdy rolnik (drobny, średni i wielki) jest w możności *co rok dawać pełne nawożenie na wszystkie swoje pola*, gdy tymczasem przy dzisiejszym sposobie gospodarowania rolnicy dają pełne nawożenie na wszystkie swoje pola przeciętnie co cztery lata.

W związku z powyższemi wywodami trzeba zauważyć, że dzisiejszy sposób polowej uprawy roślin ma bardzo duże braki: przedewszystkiem wysiewa się zadużo nasienia, wskutek czego każda z roślin, rosnących gęsto, nie ma możności należytego rozrostu i daje wskutek tego straty zarówno w nasieniu, jako też w plonie; powtóre, nawozy wszelkiego rodzaju rozrzuca się po całej powierzchni pola nierównomiernie wobec czego zdarza się często, że roślina użyteczna może się znaleźć co do pożywienia w znacznie gorszych warunkach niż chwasty. Wskutek powyższego dzisiejszy system uprawy roli nie rozwiązuje tak ważnego zadania, jakiem jest zapewnienie roślinie użytecznej należytego pożywienia, a ponadto marnuje się bardzo wiele nawozów. Wreszcie, przy dzisiejszym systemie uprawy roślin warunki pożywienia rośliny są ściśle związane z gatunkiem gleby, co bardzo ogranicza zarówno wydajność plonu, jako też i swobodę rośliny uprawianej. Oprócz powyższych niedomagań każdy rolnik jest dziś wielce zależny od stanu pogody podczas siewu czy sadzenia, zwłaszcza na wiosnę, przez co plony nieraz opóźniają się i tracą na wydajności.

Ogrodnicy, chcąc temu zaradzić, próbowali wielokrotnie i próbują jeszcze tu i ówdzie sadzić rośliny w małych doniczkach, wykonanych wyłącznie z gliny lub torfu, lecz sposób ten nie mógł uzyskać nietylko szerokiego zastosowania, ale nawet stosowania go na mniejszą skalę wskutek tego, że pociągał on za sobą zawsze zanieczyszczenie gleby, hamował późniejszy rozwój rośliny wskutek zbytniej ścisłości ścianek owych doniczek, a ponadto doniczki te wymagały wielokrotnego, ustawicznego przechodzenia przez ręce ludzkie, począwszy od chwili wyrobu aż do wysadzenia w rolę, wobec czego sposób ten, chociażby miał nawet mniej tak poważnych braków, nie wytrzymuje kalkulacji, bo nie daje się należycie zmechanizować. Praca taka uniemożliwia zastosowanie podobnych doniczek na szerszą skalę nawet przy uprawie ogrodowej, a tem bardziej niemożliwe to jest przy uprawie polowej.

Wynalazek „gilzogranum" usuwa wszystkie, wyżej zaznaczone, wady w ten sposób, że wszelkie rośliny uprawne sadzi się w odpowiednio dowolnego kształtu i wielkości tulejki (gilzy), które wyrabia się z mieszaniny: czystego, znaczy: bez słomy, nawozu naturalnego (najlepszy jest czysty nawóz krowi, do którego może wchodzić odpowiednia ilość ściółki torfowej),

gliny, czarnoziem, wapna i nawozów mineralnych (sztucznych) wolnodziałających, które dają się zawsze mieszać z innemi, jak np. saletra. Składniki mieszaniny tej bierze się w odpowiednim stosunku, którą dobrze jest podlewać zgęszczoną gnojówką. Jeżeli natomiast ma się pod ręką w dostatecznej ilości odpowiedni czarnoziem, a okazuje się brak nawozu czystego, wówczas można go całkowciie zastąpić owym czarnoziemem.

Składniki takie, stanowiące ową mieszaninę do wyrobu tulejek, będą zawierały zapasowe pożywienie na późniejszy okres rośliny, albowiem na pierwszy okres rozwojowy będą miały rośliny pożywienie w formie łatwo przyswajalnej wewnątrz tulejek, dzięki czemu wynalazek niniejszy może być stosowany wszechstronnie, bez oglądania się już na jakość gleby.

Do ścianek tulejek wprowadza się taką ilość wapna, któraby wystarczała zarówno na potrzeby rośliny, jako też i na całkowite zobojętnienie szkodliwych kwasów, znajdujących się już w glebie, lub zawartych w dawanych roślinie nawozach pomocniczych, dzięki czemu wynalazek „gilzogranum" wyklucza tak powszechne dziś zakwaszenie gleb we wszystkich gospodarstwach intensywnych. Wapno łączy się z ziemią, nasypaną do tulejki, dopiero po rozpadnięciu się tulejki w glebie, a więc po spożytkowaniu jej zawartości użytecznej przez roślinę, czyli w okresie, w którym pozostaną w niej same resztki kwasowe, które właśnie winny być zobojętnione.

Wyszczególniona powyżej mieszanina jest doskonałym materjałem do wyrobu „gilzogranów" ze względów następujących:

1. Prędko schnie i jest trwała, a mimo to po zasadzeniu do wilgotnej ziemi szybko się rozpada, oraz z nią łączy i lasuje.

2. Jest wybornym nawozem.

3. Można z niej wyrabiać tulejki w każdym czasie i przechowywać je przez dowolnie długi okres czasu.

Dzięki niniejszemu wynalazkowi, żaden rolnik nie jest zmuszony do wywożenia nawozów naturalnych w pole, lecz może przerobić je na kompost, który następnie, zmieszany z odpowiedniemi nawozami stucznemi, zostaje zużyty do napełniania gotowych tulejek. W razie braku kompostu można tulejki napełniać ziemią, ale jak najlepszą (sypki, kruchy czarnoziem, pruchnica, ziemia ogrodowa itp.) i zmieszać ją z odpowiedniemi nawozami sztucznemi tak, aby dawała każdej roślinie tę ilość i jakość pożywienia, jakiego dana roślina potrzebuje, zwłaszcza w pierwszym okresie wegetacji. Ponieważ wiadomo, że roślina czerpie z ziemi około 3 proc. pożywienia, a 97 proc. z powietrza, można dać każdej roślinie przy zastosowaniu wynalazku „gilzogranum" nietylko wymaganą ilość i jakość nawozów sztucznych, ale nawet zwiększoną, aby każda roślina mogła się tem więcej krzewić i rozrastać, powiększając znacznie plony rolne i polepszając je zarazem pod względem jakościowym.

Do tak przygotowanych tulejek sadzi się jedno doborowe nasienie (ziarno), poczem można je odrazu posadzić do zoranej ziemi, lub też przechowywać pod dachem pewien czas, zależnie od pogody i stanu robót, które, dzięki niniejszemu wynalazkowi, dadzą się rozłożyć bardziej systematycznie i stracą swą dotychczasową gorączkowość i często niepotrzebny pośpiech. Sadzenie bowiem wszelakich zbóż, warzyw i wogóle roślin użytecznych będzie się odbywało dzięki wynalazkowi pod dachem, a zatem żaden rolnik i ogrodnik wcale nie będzie zależny od stanu pogody przy sadzeniu wszelakich roślin. Ponadto należy nadmienić, że rośliny, sadzone w tulejkach, zawierających pełne pożywienie, będą miały takie warunki odżywiania, że jakość gleby będzie już odgrywała rolę podrzędną, ponieważ nawet na zupełnie słabych, piaszczystych ziemiach można sadzić pszenicę, a mimo to otrzymywać niebywałe plony, lecz trzeba zastosować należyte pielęgnowanie roślin podczas całego okresu wegetacji.

Stworzywszy takie warunki pokarmowe roślinie użytecznej, należy pamiętać jeszcze, aby ziemię dokoła posadzonych roślin przez cały czas wegetacji utrzymywać w stanie pulchnym, t. zw. sprawności, bo od tego głównie zależą wysokie plony.

Słusznie przeto jeden z wybitnych rolników teoretyków i praktyków niemieckich, dr. Hermann Burmester, w swojej książce p. t.: „Dokładna gospodarka w roli" tak mówi o podstawie wysokiego plonu:

> „Plon roślin można podnieść do niebywałych rozmiarów, jeżeli uda się tak ustosunkować poszczególne czynniki wzrostu (woda, powietrze, zawarte w glebie, ciepło, światło i właściwe związki pokarmowej i działalność ich doprowadził do tego stopnia, by ten czy ów czynnik znalazł się w minimum dopiero wtedy, gdy rozwój rośliny lub zbiorowiska roślinnego posunął się dość daleko..."

Ośmielam się tutaj zauważyć, że wynalazek „gilzogranum" da wszystkie te czynniki wzrostu, o jakich mówi dr. Burmester, o ile zostanie zastosowany tak, jak tego wymaga jego istota.

Wynalazek „gilzogranum" umożliwia przeniesienie ¾ zabiegów przedsiewnych na okres czasu po siewach, zwłaszcza na gruntach cięższych, ściślejszych, bo zabiegi posiewne w dużej mierze decydują o wzmożonych ilościowo i jakościowo plonach. Zabiegi przedsiewne, nieraz nawet 8-miokrotne, zwłaszcza na gruntach cięższych, ściślejszych, mogą być zmarnowane przy siewie gęstym przez jeden większy deszcz, który wytwarza na powierzchni zbitą skorupę, przepuszczającą bardzo słabo tlen do korzonków, a od korzonków z trudnością wydostaje się dwutlenek węgla. Stan taki wstrzymuje wegetację roślin, które wówczas pobierają pokarmy z ziemi w ilości nadmiernie zmniejszonej; znacznie zaś większą część niepobranych pokarmów nietylko marnuje się, ale, co gorsza, zakwasza glebę. Aby rośliny mogły pobierać z ziemi jak najwięcej pokarmów, muszą być sadzone rzadko, mieć dużo światła i powietrza w glebie, wobec czego trzeba często spulchniać ziemię dokoła roślin celem stałego doprowadzania jak największej ilości tlenu do korzonków roślin i umożliwienia swobodnego usuwania się dwutlenku węgla od korzonków.

Plon bowiem z ogrodu przewyższa sprzęt z roli nie dzięki obfitszemu nawożeniu, lecz dzięki bez porównania lepszemu stanowi fizykalnemu biologicznemu gleby.

Rola winna być również od siewu do sprzętu tak otwarta i czynna, jak ziemia ogrodowa.

Aby sposób sadzenia roślin wszelakiego rodzaju mógł być stosowany powszechnie nawet na dużych obszarach, musi być tani, wygodny i opłacalny w zastosowaniu. Ponieważ roślin wysadza się na 1 ha ogromne ilości, bo np. zbóż kłosowych około 20 000 sztuk, system cały musi być zmechanizowany nawet w szczegółach i to w taki sposób, aby robotnik jak najmniej potrzebował dotykać się „gilzogranów" (tulejek), poczynając od ich wyrobu, aż do wysadzenia tychże do roli i operował odrazu większemi ich ilościami.

(Dokończenie nastąpi.)

Niemiecki przemysł maszyn rolniczych

Bardzo ciekawe wyniki daje studjum porównawcze produkcji i zbytu maszyn w Niemczech wogóle i budowy, oraz sprzedaży maszyn rolniczych w szczególności.

Budowa maszyn w ogólności i sprzedaż ich w Niemczech przedstawia się w ostatnich latach z porównaniem do r. 1913 następująco:

Jeżeli porównamy cyfry produkcji niemieckiego przemysłu maszyn rolniczych z odnośnemi cyframi, dotyczacemi przemysłu budowy maszyn wogóle w Niemczech, otrzymamy nader ciekawe porównanie, tem bardziej, jeżeli będziemy badali, czy krzywa sprzedaży niemieckich maszyn rolniczych w okresie ostatniego roku, względnie i w porównaniu do ostatniego roku przed wojną, przebiegać będzie równolegle do krzywej sprzedaży wogóle maszyn niemieckich.

Lata	Ogólna produkcja w milj. mk. niem.	Sprzedaż w kraju w milj. mk. niem.
1913	2 700	2 015
1925	2 900	2 140
1926	2 500	1 660
1927	3 400	2 440

Zauważyć przytem należy, że cyfry dla roku 1913 odnoszą się do dzisiejszego obszaru Niemiec. Analogicznie otrzymamy dla niemieckiego przemysłu budowy maszyn rolniczych następujące cyfry

Lata	Ogólna produkcja w milj. mk. niem.	Sprzedaż w kraju w milj mk. niem.
1913	326—330	250—255
1925	300—330	230—260
1926	260—285	180—210
1927	375—390	310—320

Dla porównania przytoczymy, że niemiecki przemysł motorowy (samochody osobowe i ciężarowe oraz motocykle) wykazał następujące rozmiary produkcji, przeliczonej wartościowo:

1925	milj. marek niem.	713
1926	milj. marek niem.	466
1927	milj. marek niem.	863
1928 (w przybliż.)	milj. marek niem.	1 050

Poniżej przytoczone zestawienia cyfrowe obrazują nam stan niemieckiego przemysłu budowy maszyn wogóle, a maszyn rolniczych w szczególe, zarówno brane same przez się, jak i w stosunku sprzedaży ich w kraju do ogólnej sprzedaży.

1. Stosunek pomiędzy ogólną sprzedażą a sprzedażą na rynku wewnętrznym maszyn wogóle a maszyn rolniczych w szczególe.

Rok	Ogólna produkcja			Sprzedaż na rynku wewnętrznym		
	Maszyny wogóle	Sprzedaż w kraju	Stosunek procentowy	Maszyny wogóle	Maszyny rolnicze	Stosunek procentowy
1913	2 700	326 — 330	12.1	2 15	250 — 255	11.7
1925	2 900	300 — 330	10.9	2 140	240 — 260	11.4
1926	2 500	260 — 285	10.9	1 660	180 — 210	11 7
1927	3 400	375 — 390	11.2	2 440	310 — 320	12.9

2. Stosunek pomiędzy sprzedażą maszyn wogóle a maszyn rolniczych w szczególe.

Rok	Maszyny wogóle			Maszyny rolnicze		
	Ogólna produkcja	Sprzedaż w kraju	Stosunek procentowy	Ogólna produkcja	Sprzedaż w kraju	Stosunek procentowy
1913	2 700	2 150	79.6	326 - 330	250 — 255	76.8 — 77.4
1925	2 900	2 140	73.8	300 — 330	240 — 260	76.7 — 78.8
1926	2 500	1 660	66.8	260 — 285	180 — 210	69.3 — 73.7
1927	3 400	2 440	71.8	375 — 390	310 — 320	82.7 — 82.0

Z powyższego zestawienia wynika, że ilość maszyn wogóle, sprzedawanych zagranicę, od roku 1925, znowu silnie się zwiększa; natomiast nie można tego samego odnieść do maszyn rolniczych. Powyższe zjawisko potwierdza się tem, że stosunek pomiędzy sprzedażą w kraju maszyn rolniczych, a maszyn wogóle w roku 1926 stał się wyższym, niż w ostatnim roku przed wojną; natomiast stosunek procentowy pomiędzy sprzedażą w kraju a ogólną produkcją maszyn wogóle silnie się obniżył, wzrastając mocno i w roku 1927. Natomiast w roku 1927 następuje znaczne zwiększenie stosunku pomiędzy sprzedażą na rynku wewnętrznym, a ogólną produkcją niemieckich maszyn wogóle. Obliczając w inny sposób, otrzymamy dla maszyn rolniczych dla r. 1926 przeciętną ilość eksportu 20 proc., dla roku 1927 — 18 proc.; natomiast dla maszyn wogóle otrzymamy cyfrę 35 proc. dla roku 1926 i 31 proc. — dla roku 1927. („Maszyny Rolnicze".)

Zapowiedź nowości w przem. maszyn do wybierania okopowizny

W numerze 81 czasopisma „Targ Maszynowy" po omówieniu najnowszych maszyn żniwnych dla zbóż, zapowiada się prace doświadczalne maszynami do wybierania ziemniaków, buraków, marchwi itp. produktów okopowych.

„W zakresie kartoflarek, czytamy we wspomnianem czasopiśmie, wykonano równ. wiele ulepszeń istniejących i najwięcej używanych typów maszyn. Te jednak muszą, zanim zostaną wypuszczone na rynek, być podczas bieżącej kampanji wybierki okopowych wszechstronnie wypróbowane. Dotychczas nie mamy jeszcze takiej maszyny do wykopywania ziemniaków, któraby pod wszystkiemi względami była doskonała i równomiernie pracowała we wszystkich warunkach. To też pole ulepszeń stoi w tym kierunku szeroko otworem przed pomysłowością techn. maszyn rolniczych.

Podobnie i w dziedzinie maszyn do wybierania buraków, marchwi itp. ciągle ukazują się jakieś nowości, chociaż w tym kierunku powiedzieć można, pomysłowość techników już jest prawie wyczerpana, a nawet i potrzeba nowych wynalazków nie istnieje tak silna jak przy kartoflarkach. Mamy bowiem już maszyny i narzędzia dobrze udoskonalone tak dla użytku ręcznego jak i pociągu końskiego i silnikowego. Są maszyny, co równocześnie wybierają buraki, obcinają nać, oczyszczą korzeń od ziemi i układają specjalnie w rzędy. Są nawet takie maszyny, które równocześnie biorą i po dwa rzędy.

Ożywienie w maszynach rolniczych

Ruch handlowy maszynami rolniczemi sezonu pożniwnego w bieżącym miesiącu znacznie ożywił się i prawdopodobnie nie będzie mniejszy od zeszłorocznego. Wobec tego zapasy magazynowe fabryk znacznie się zmniejszają i zachodzi nawet potrzeba przejściowego powiększenia produkcji niektórych typów.

Przywóz maszyn rolniczych do Bułgarji

Związek Kooperatyw Rolniczych w Bułgarji postanowił zaopatrzyć swych członków, korzystając z gwarancji Bułgarskiego Banku Rolnego w następujące maszyny rolnicze: 15 000 pługów, 10 000 bron, 2 000 kultywatorów, 2 000 maszyn siewnych, 500 specjalnych bron dla łąk i większą ilość sieczkarń słomy.

Apel do krajowego przemysłu budowlanego

Fabryki krajowe upraszamy, aby nam donosiły o wszystkich nowościach w zakresie ich produkcji. Chętnie stawiamy łamy nasze bezinteresownie do usług przemysłu krajowego. Przy tej sposobności musimy podnieść ten smutny fakt, że podczas gdy zagraniczne firmy bardzo skwapliwie korzystają z reklamy w naszem piśmie i często donoszą nam o ostatnich zdobyczach w fabrykacji materjałów budowlanych, to nasz przemysł krajowy nie ma w tym względzie -- zdawałoby się — nic do powiedzenia, a przecież wiadomo, że i u nas ta gałąź przemysłu stale się podnosi i wypuszcza na rynek coraz nowe wyroby lub też ulepsza dotychczasowe. W interesie rozwoju przemysłu krajowego prosimy fabryki krajowe, by o wszystkich swoich nowościach nas w pierwszym rzędzie informowały.

WYDAWN. „RYNKU METALOWEGO I MASZYNOWEGO".

Targi Wschodnie a przemysł budowlany

Targi Wschodnie, urządzane rokrocznie we Lwowie, są niewątpliwie jednym z zasadniczych powodów, dla których stary gród Lwa nietylko utrzymuje się na zdobytej wytrwałą pracą pozycji Stolicy naszych Kresów Wschodnich, lecz nawet pozycję tę stale wzmacnia. Targi Wschodnie dzielnie dopomagają do tego, ażeby Lwów stał się ogniskiem promieniującem w jak największym zasięgu terytorjalnym, tak na polu kultury duchowej jak i materjalnej.

Przemysł budowlany, to jedno z najważniejszych naszych zagadnień, na które Targi Wschodnie mogą rzucić wiele światła. Trzeba tylko, ażeby przemysł budowlany nie pozostał w tyle za innemi żeby należycie wykorzystał znakomitą okazję, jaką są dlań Targi, celem pokazania swego dorobku i udostępnienia szerszemu ogółowi wszelkich zdobyczy w dziedzinie uposażenia nowych mieszkań w te środki techniczne, które na Zachodzie nie należą już do rzadkości.

Do najtrudniejszych i najważniejszych naszych problemów należy problem mieszkaniowy. Niestety rezultaty dotychczasowych wysiłków w kierunku wywołania jak największego potanienia budowy są dziś jeszcze bardzo nikłe. Trzeba natomiast przyznać, że zrobiono bardzo wiele w dziedzinie wyposażenia nowych mieszkań we wszelkie środki techniczne ułatwiające egzystencję w szczupłych przeważnie nowych ubikacjach mieszkalnych. Zagadnienie tego prawdziwie demokratycznego komfortu umożliwiającego np. pomieszczenie w jednej ubikacji kuchni i jadalni jest dziś w Ameryce i Niemczech w związku z rozwojem techniki mieszkaniowej i kuchennej rozwiązane.

Targi Wschodnie dawały niejednokrotnie doskonałą sposobność wypowiedzenia się naszemu przemysłowi budowlanemu, czy to przez specjalne wystawy, czy też przez udział w ogólnej dorocznej wystawie.

Ogromne znaczenie, jakie dla polskiego przemysłu budowlanego mają Targi Wschodnie, polega na tem, że podczas nich ogół może poznać krajowe firmy budowlane, co umożliwi nam skuteczną walkę z zalewem obcej konkurencji, coraz bardziej zagrażającej nam w tej dziedzinie. Nie należy przytem zapominać, że na Targach Wschodn., ściągających corocznie kupców z całego świata, będziemy mogli zapoznać z naszym dorobkem te kraje, które położone na wschód i południe od nas, mogą być naturalnym terenem naszej ekspansji, jak Rumunja, państwa bałkańskie, Turcja.

Architektura i budownictwo na P. W. K.

Wiele już pisano o gospodarczem znaczeniu Powszechnej Wystawy Krajowej w Poznaniu, mało jednak zwracano uwagi na jej znaczenie z punktu widzenia architektury. Tymczasem Wystawa jest ogromnym, używając wyrazu sportowego, wyczynem architektonicznym, jeżeli się zważy choćby na to, że pociągnęła ona za sobą budowę ponad 60 budowli stałych i kilkadziesiąt pawilonów sezonowych, wykonywanych w krótkim przeciągu czasu na terenie zamkniętym. Dlatego też warto się zapoznać z architektoniczną stroną P. W. K., bowiem w chwili zwiedzania jej uwaga nasza zmuszona do rozpraszania się na tysiące eksponatów może nie uchwycić zasadniczych i wartościowych cech architektonicznych Wystawy.

Naturalnie podstawą do architektonicznego rozwiązania problemu budownictwa Wystawy jest teren. Teren P. W. K. obejmuje przestrzeń 600.000 m² i chociaż jest zamknięty, to przecież niejednolity. Dzieli się on zasadniczo na 5 kompleksów, z których 4 nazwano terenami wschodniemi, a 5-ty terenem zachodnim. Tereny wschodnie zaprojektował przeważnie architekt Sławski, zaś teren zachodni arch. J. Müller.

Tereny wschodnie o powierzchni około 257.000 m² odznaczają się silnem zabudowaniem, wynoszącem około 36 proc. Podstawę ich tworzą zabudowania Targu Poznańskiego, uzupełnione szeregiem nowych budynków, jak hala ciężkiego przemysłu, westybul reprezentacyjny itp. Z tego kompleksu ulicą Wystawową przechodzi się do kompleksu zabudowań poświęconych głównie pokazowi Rządu i instytucyj państwowych. W tym zespole wybijają się na pierwszy plan monumentalne budowle: pałac sztuki i pałac rządu, które po zamknięciu P. W. K. służyć będą Uniwersytetowi Poznańskiemu. Kompleks trzeci mieści się w Parku Wilsona i ma charakter wypoczynkowy. Tutaj obok pięknych pawilonów wystawowych napotka zwiedzający Wystawę Centralną Restaurację, niejako w pół drogi między terenami wschodniemi, a terenem zachodnim. Kompleks czwarty stanowi ulica Handlowa z bazarami oraz pawilon rzemiosła.

Teren zachodni jest zbudowany o wiele słabiej niż tereny wschodnie, bowiem przy powierzchni 343 tys. m² posiada zaledwie 12 przestrzeni zabudowanej. Pawilony rolnictwa, przemysłu rolniczego, pola doświadczalne, arena sportowa i plac „Wesołego Miasteczka" nadają temu terenowi specjalne i oryginalne piętno.

Wystawa posiada dziewięć wejść dla ułatwienia cyrkulacji publiczności.

Zasadniczy wyraz architektury Wystawy powstał pod znakiem dwóch indywidualności artystycznych R. Sławskiego (tereny wsch.) i J. Müllera (teren zach.).

Architekt Sławski przyjął za podstawę swych kompozycyj tradycję klasyczną, zbliżoną do uproszczonych elementów architektury „empirowej" (empirowa attyka wastybulu, empirowy fronton w hali ciężkiego przemysłu). W hali ciężkiego przemysłu poraz pierwszy zastosowana została konstrukcja mostowa do konstrukcji halowej, jako wiązanie dachu, stwarzając oryginalny typ w budownictwie. Na terenie uniwersyteckim dominują swym „renesansem polskim" dwa olbrzymie gmachy uniwersyteckie.

Na terenie Parku Wilsona ogólną zwróci uwagę kryształowa architektura pawilonu Związku Hut Szklanych, dzieło arch. J. Golińskiego.

Architekt Müller nadał terenowi zachodniemu charakter modernizmu, odznaczającego się oryginalnem ujęciem proporcyj, oraz gamą barw, która zastępuje wszelkie dekoracje. W takiej np. wieży obserwacyjnej na terenie zachodnim: szeregi szybek koloru tęczy są jedyną ozdobą. Nowoczesna ta architektura nęci wzrok, zmusza do milczenia nasze dawne pojęcie o harmonji, w sumie wrażeń daje uczucie wybitnej współczesności.

Do pewnego stopnia fenomenem architektonicznym na terenie zachodnim jest konstrukcja kopulastego budynku dancingowego.

Zaznaczyć trzeba, że wnętrza hal i pawilonów odznaczają się celowością, spokojem i prostotą, stwarzając idealne warunki praktyczne.

Jak widzimy zatem, P. W. K. pod względem architektonicznym przedstawia się bardzo oryginalnie, wnosząc nowe wartości w dziedzinę sztuki i inżynierji.

Budownictwo betonowe na Targach Wschodnich

Dzięki inicjatywie grona budowniczych odbędzie się we Lwowie z okazji tegorocznych Targów Wschodnich cykl wykładów p. t.: „Nowe kierunki w budownictwie betonowem". Wykłady te odbędą się w dniach 13, 14 i 15 września, pod patronatem specjalnego komitetu złożonego z przedstawicieli władz nauki i organizacyj technicznych. Zadaniem wykładów będzie zaznajomienie inżynierów i techników pracujących w budownictwie betonowem, z najnowszemi zdobyczami nauki i doświadczenia, które ten dział techniki postawiły na Zachodzie na tak wysokim poziomie. Wykłady poświęcone będą następującem tematom: „Zastosowanie betonu w architekturze", „Kontrola wykonania robót", „Maszyny przy robotach betonowych", „Nowe sposoby udoskonalenia betonu" i „Pokazy prób wytrzymałościowych". Cały materjał rozłożony i opracowany został przez prelegentów w ten sposób, że trzydniowy cykl obejmie i wyczerpująco przedstawi ustawodawstwo o robotach betonowych, maszyny, kierownictwo robót, materjały składowe, zestosowanie w architekturze i budownictwie, materjały zastępcze w budownictwie betonowem itd. W związku z wykładami, uczestnicy będą mieli sposobność zwiedzenia specjalnie dla nich urządzonego na Targach Wschodnich działu, obejmującego wszyskie okazy produkcji stojącej na usługach budownictwa betonowego, jak maszyny, cementy, kamienie sztuczne, izolacje, uszczelnienia materjały zastępcze, literatura itd. Między innemi stanie cała willa zbudowana wedle systemu inż. Kopelowicza z materjału zwanego „Comunitem", stanowiącego najnowszy wynalazek w dziedzinie budowania tanich mieszkań.

Zastosowanie kostki kamiennej przy budowie dróg i ulic

Coraz więcej zwraca się uwagi na stan naszych ulic, dróg, placów itd., a w związku z tem coraz ważniejszem się staje zagadnienie, jaki materjał jest do brukowania najodpowiedniejszy, tak pod względem jakości jak i kosztów. — Że to zagadnienie jest wciąż aktualne, dowodzi artykuł inż. A. Przybylskiego, zamieszczony w „Gazecie Handlowej", w którym autor udowadnia wielkie znaczenie, wielkie zalety, które wykazuje użyta do brukowania kostka kamienna.

W ciągu ostatnich 10 lat — pisze on — niestety bardzo mało uczyniono w kierunku utrwalenia kostką komienną nawierzchni ulic w Polsce. W byłem Królestwie Kongresowem poza Warszawą tylko Łódź w ostatnich 2—3 latach zabrukowała znaczniejsze powierzchnie kostką kamienną. Warszawa po pewnem wahaniu poszła zdecydowanie w kierunku urządzenia w śródmieściu jezdni asfaltowych.

Niewielkie ilości drobnej kostki ułożono w Lublinie i Częstochowie.

Inne miasta w Kongresówce, a zwłaszcza miasta na Kresach Wschodnich, pod względem uporządkowania ulic znajdują się jeszcze w dziewiczym stanie.

Znacznie lepiej przedstawia się sprawa w miastach b. zaboru pruskiego, a nawet austrjackiego, gdzie już oddawna rozumiano konieczność porządkowania ulic i stosowano brukowanie kostkami kamiennemi, aczkolwiek w szczupłym zakresie z powodu trudności finansowych.

W Polsce posiadamy z materjałów kamiennych „twardych" następujące: granity w woj. Poleskiem, bazalty w Wołyńskiem, wreszcie porfiry i andezyty w Krakowskiem. Jeśli mamy mówić o kostce kamiennej, to niewątpliwie jedyny niezawodnie trwały materjał brukowy stanowi kostka granitowa. Szczególną trwałością odznaczają się wysokogatunkowe granity: szwedzki oraz nasz z okolic Tomaszgrodu i Klesowa (woj. Poleskie). Granity ze Śląska czeskiego i niemieckiego są zbyt miękkie i nie nadają się do brukowania ulic o silniejszym ruchu ciężarowym.

Bruki z kostki granitowej rzędowej, dużej, na posadzie betonowej lub na posadzie z tłucznia, winny być stosowane w miastach na ulicach o bardzo silnym ruchu ciężarowym i niczem innem nie mogą być zastąpione.

Bruk z drobnej kostki kamiennej, jeśli wziąć pod uwagę niejednorazowy wydatek, ale roczny koszt 1 m. kw., może skutecznie konkurować z brukami asfaltowemi twardo-lanemi i asfaltowo-cementowemi oraz szosami smołowanemi. Niezupełnie słusznie jest on obecnie pomijany na korzyść bruków asfaltowych i szos smołowanych.

400 miljonów złotych kosztuje budowa portu w Gdyni

Według zakończonych już obecnie obliczeń, dotychczasowe koszty budowy portu w Gdyni wynoszą 250 miljonów złotych. W kwocie tej zawarte są koszty budowy linji kolejowej, dworca i urzędów kolejowych w Gdyni, budowa urzędu pocztowego, urządzenie kanalizacji i wodociągów, a nadto także zakup kilku okrętów wojennych.

Budowa samego portu pochłonęła dotychczas 110 miljonów. Potrzebnych jest jeszcze 150 miljonów zł., rozłożonych na 5 lat.

Ogółem więc koszty budowy portu w Gdyni wynoszą około 400 miljonów złotych.

Z rynku materjałów budowlanych, metali i wyrobów metalowych.

MATERJAŁY BUDOWLANE.

Poznań, 31. 8. Stefan Pełczyński — hurtownia materjałów budowlanych, Poznań 3, Dworzec Towarowy notuje następujące ceny (w złotych): cegła iłówka 64—68, cegła tonówka 60—78 za tysiąc sztuk, franco wagon cegielnia; dachówki I klasa 150 za 1 000 sztuk franco wagon cegielnia; wapno budowlane dla odsprzedawców 4,15, dla konsumentów 4,40 za 100 kg loco wagon Wapienniki pod Inowrocławiem; cement portlandzki za worek papierowy a 50 kg. 6.00 dla budowniczych i odsprzedawców, względnie 6.75 dla konsumentów. Następne ceny rozumieją się franco stacja Poznań lub skład w Poznaniu: cement portlandzki za beczkę 180 kg. 22,50, za beczkę 200 kg. 24.50, za worek pap. 50 kg. 6, wapno budowlane w bryłach za 50 kg. 2,60 dla odsprzedawców, względnie 2,80 dla konsumentów, wapno hydrauliczne zł 12 za beczkę 150 kg., papa dachowa za metr. kw. nr. 80 zł 1.05, nr. 1000 zł 0.86, nr. 125 zł 0.73, nr. 150 zł 0.64, nr. 175 zł 0,57, nr. 200 zł 0.53, papa izolacyjna za metr kw. zł 2.50, górnośląska smoła preparowana, bezwodna zł 28.50 za 100 kg netto, za beczkę osobno zł 16; lepik z węgla kamiennego zł 40 za 100 kg.; powyższe ceny za smołę i wyroby smołowcowe obowiązują tylko przy stałym odbiorze i przy większych ilościach. Trzcina sufitowa szyta drutem palonym po zł 4, szyta drutem pocynkowanym po zł 4.40 za wałek 20 m. kw.; gips malarski zł 6.25, gips sztukatorski zł 7.25 za 1 worek 75 kg. łącznie z 1 workiem, przy dostawach cało- lub półwagonowych ceny odpowiednio niższe. W związku z ukończeniem żniw ruch nieco ożywiony.

Poznań, 7. 9. „Materjał Budowlany", Sp. Akc., Poznań, notuje następujące ceny: Gwoździe budowlane 4-kt. w skrzynkach po 16 . netto, loco składnica w Poznaniu: 1 i pół cala 17.25 zł, 2 cale 16 zł, 2 i pół cala 14.50 zł, 3 cale 14.25 zł, 3 i pół cala 14 zł, 4 cale 13.65 zł, 5—10 cali 13.50 zł. Gwoździe sufitowe 1 cal 19 zł 1 i ćwierć cala 18.75 zł, papowe 1 cal 22.50, 1 i ćwierć cala 22 zł, papowe ocinkowe 1—1 i ćwierć cala 3.75 zł za 1 kg. Ceny przy ładunkach od pół wagona wzwyż odpowiednio niższe.

Białystok, 7. 9. Wapno tona 60 zł, gips za 100 kg. 8 zł, papa w rolkach 5—7 zł, cement 12—13 zł za 100 kg., cegła czerwona 140—150, cegła biała 95—100 zł za 1 000 szt. loco skład, trzcina metr kwadr. 35—40 zł. Tendencja na rynku budowlanym spokojna z powodu braku gotówki.

METALE I WYROBY METALOWE.

Warszawa, 7. 9. Ceny orjentacyjne odlewów w zł za 1 kg. loco odlewnia Katowice: Mosiądz pręty 3.35—3.50, bronz tuleje 3.50—3.70, pręty 3.90—4.10, inne odlewy bronzowe 4.05—4.30, bronz fosforowy 4.10—4.30 bronz fosforowy dr. Kinzela pręty 5.20—5 40, tuleje 5.50—5.70, bronz kuty 5.30—5.60, kujny 4.50—4.70, djamentowy 16.50—17, miedź kuta okrągła ponad 20 mm. grubości fr. szwajc. 3 60, płaska ponad 20 mm. fr. szwajc. 3.40—3.70.

Obroty na rynku blachy cynkowej średnie. Notowania Syndykatu za 1 tonę loco cynkownia: blacha cynkowa przy odbiorze ponad 30 ton Ł 35, od 5 do 30 ton Ł 35.10, do 5 ton dla kupców Ł 36.10, dla konsumentów Ł 37.10; w składach detalicznych w zł za 1 kg.: dla kupców 1.68, dla konsumentów 1.72.

Ceny orjentacyjne w zł za 1 kg.: cyna Banka w blokach 11, ołów hutniczy 1.25, cynk 1.40, antymon 2.25, aluminjum hutnicze 4.30, blacha cynkowa — cena zasadnicza 1.72, blacha mied..ana 5.30—5.80, blacha mosiężna 4—4.80.

Warszawa, 7. 9. Centralne Biuro Polskich Fabryk Gwoździ i Drutu w Warszawie, Królewska 25, notuje następujące ceny za 100 kg. loco stacja odbiorcza: gwoździe zł 65, drut ocynkowany zł 97, druty inne zł 80. Dopłata za wymiar i gatunek według specjalnych cenników. Od powyższych cen zasadniczych udzielają się rabaty: na gwoździe i druty ocynkowane do 5 proc. Na druty inne 10 proc. Rabaty są zależne od ilości i specyfikacji towaru. Za 100 kg. franco wagon stacja nadawcza. Drut kolczasty czarny: cena zasadnicza zł 80, dopłata zł 30, razem 110 zł, ocynkowany: cena zasadnicza zł 97, dopłata zł 40, razem 137 zł. W razie żądania drutu kolczastego o określonej wadze na koziołku, dopłata wynosi na rozważenie zł 10 za 100 kg. Ceny powyższe rozumieją się brutto za netto, co znaczy, że waga liczy się łącznie z koziołkami, za druty kolczaste normalne, tj. o średnicy 2.5 mm. z pęczkami o 4-ch kolcach, rozmieszczonemi w odstępach 60—70 mm.

Warszawa, 7. 9. Ceny blachy ocynkowanej. Cynkownia Warszawska notuje od dn. 15. 4. r. b. 1 kg. franco stacja Warszawa. Blacha żelazna ocynkowana gat. najwyższego: 711×1 422×0.45 mm. 1 zł 30 gr, 711×1, 422×0.50 mm. 1 zł 25 gr, 1 000×2 000×0.50 mm. 1 zł 27 gr. Blachy II gat. o 6 proc. tańsze.

SUROWCE I ARTYKUŁY TECHNICZNE DLA PRZEMYSŁU METALOWEGO.

Ceny hurtowe na surowce i artykuły techniczne dla przemysłu metalowego w dn. 30 sierpnia 1929 r. w złotych (podług danych S. A. „Zjednoczeni Polscy Przemysłowcy Metalowi")

a) za 1 tonę franco wagon stacja załadowania:	zł gr
Surówka „Starachowicka" (franco wagon huta) nr. 0	215.—
Surówka „Starachowicka" (franco wagon huta) nr. 1	210.—
Surówka „Starachowicka" (franco wagon huta) nr. 2	205.—
Złom żeliwny (fragment lany zagraniczny)	185.—
Żelazo handlowe krajowe	350+2%
Bednarka gorąco walcowana	422,5+2%
Walcówka (drut okrągły od 5½ do 13 mm., kwadratowy od 5¼ do 8 mm.)	398.5
Blacha (cena zasadnicza) gruba 5 mm. i wyżej	432,5+2%
Blacha cienka do 5 mm.	525+2%
Koks karwiński	67.—
Koks górnośląski twardy	50.80
Koks górnośląski miękki	50.80
Węgiel kowalski myty cieszyński	67.—
Węgiel górnośląski gruby	40.50
Węgiel górnośląski kostka	42.—
Węgiel dąbrowski gruby	38.10
Węgiel dąbrowski kostka	39.60
Cegła ogniotrwała normalna	135.—
Cegła ogniotrwała kopulakowa	150.—
Glina ogniotrwała mielona	60.—
Mączka szamotowa	80.—
Zaprawa szamotowa	70.—
Kamień wapienny	7.—

CENA METALI WEDŁUG NOTOWAŃ GIEŁDY LONDYŃSKIEJ W DN. 29. VIII. 1929 R. W ZŁOTYCH PO KURSIE DN. ZA TONĘ METR.

Cyna standard 8858, cynk hutniczy 1056, miedź elektrolityczna 3583 miedź standard 3142, ołów miękki 997, rtęć 18620, srebro za 1 kg. 141.

CENA ODLEWÓW Z METALI PÓŁSZLACHETNYCH.

Podług notowań Koła Odlewni Metali Półszlachetnych od dnia 30. 4. 1929 r. obowiązują aż do odwołania następujące ceny na armaturę mosiężną 5.50 zł, armaturę bronzową 6 zł, armaturę fosforbronzową 10 zł.

Ceny te rozumieją się za 1 kg. loco fabryka bez opakowania za gotówkę.

CENA ODLEWÓW ZE STOPÓW SPECJALNYCH

Koło Odlewni Metali Półszlachetnych notuje od dnia 10. 4. 1929 r. następujące ceny odlewów ze stopów specjalnych, przepisanych przez Ministerstwo Kolei Żelaznych dla taboru P. K. P.

Gatunek stopu i marka		Cena za 100 kg.
Bronz panewkowy	VII1	624 zł
Bronz osprzętowy	VII2	578 zł
Bronz fosforowy	VII3	630 zł
Mosiądz	VIII	457 zł

DRZEWO.

Warszawa, 7. 9. Ceny osiągane na terenie Dyrekcji Lasów Państwowych. Transakcje hurtowe loco wagon, stacja naładowcza, pierwsza cena w czerwcu, druga w lipcu w złotych. Drewno użytkowe w stanie okrągłym. Kłody i dłużyce sosnowe tartaczne za m.³: Dyrekcja Warszawa 63 i 60, Radom 53 i 51, Siedlce 50 i 48, Wilno 49 i 46, Białowieża 60 i 50, Poznań 57.40 i 54, Bydgoszcz 50 i 53, Toruń 64 i 64. Kłody świerkowe tartaczne za m.³: Dyrekcja Siedlce 44 i 42 Białowieża 44 i 44. Kloce dębowe 35—40 cm. za m.³: Dyrekcja Białowieża, Łuck i Wilno 118.25—129 i 118.25—129. Kloce dębowe 40—50 cm. za m.³: Dyrekcja Białowieża, Łuck i Wilno 161.25—172 i 161.25 do 172. Kloce dębowe ponad 50 cm. za m.³: Dyrekcja Białowieża, Łuck i Wilno 236.50—258 i 236.50—258. Kloce olszowe za m.³: Dyr. Białowieża, Łuck i Wilno 72.25—86 i 72.55—86. Kloce brzozowe za m.³: Dyr. Białowieża, Łuck i Wilno 53.75—58 i 53.75—58. Kloce grabowe za m.³: Dyr. Białowieża, Łuck i Wilno 53.75—55.90 i 53.75 do 55.90. Kloce osikowe zapałczane za m.³: Dyr. Białowieża, Łuck i Wilno 64.50—68.80 i 64.50—67.80. Słupy telegraficzne sosnowe 6—11 m. dług. za m.³: Dyr. Białowieża, Łuck i Wilno 34.40—37.70 i 34.40 do 38.70. Słupy telegraficzne sosnowe 10—12 m. dług za m.³: Dyr. Białowieża, Łuck i Wilno: 43—51.60 i 43—51.60. Kopalniaki sosnowe za m.³: Dyr. Warszawa 37 i 37, Radom 37 i 37, Siedlce 32.20 i 30.50, Poznań 30.50 i 30.70, Bydgoszcz 33 i 30, Toruń 30 i 30. Papierówka okrągła za mp.: Dyr. Siedlce 30 (eks.) i 20.10 (eksp.), Wilno 29 i 29, Białowieża 28.50 i 28.50. Drewna użytkowe, tarte, ciosane i łupane. Bale sosnowe za standard: Dyr. Białowieża, Łuck i Wilno 431.30 do 436.50 i 431.30—436.50, Bale świerkowe za standard: Dyr. Białowieża, Łuck i Wilno 388.15—394.60 i 388.15—394.60. Podkłady kolejowe sosnowe za sztukę: Dyr. Białowieża, Łuck i Wilno 13.30 i 13.30. Bindra dębowa za skład: Dyr. Białowieża, Łuck i Wilno 115.45 do 128.75 i 115.45—128.75. Ślipry sosnowe za sztukę: Dyr. Białowieża, Łuck i Wilno 17.20 i 17.20. Drzewo opałowe. Szczapy opałowe sosnowe za mp. : Dyr. Warszawa 16 i 16, Radom 16 i 16 Siedlce 13 i 13, Wilno 10 i 10, Białowieża 15.50 i 16.30, Poznań 16.30 i 18.50, Bydgoszcz 18 i 17.50, Toruń 17 i 17. Szczapy opałowe świerkowe za mp.: Dyr. Białowieża, Łuck i Wilno 11.50 i 11.50. Szczapy opałowe bukowe za mp.: Dyr. Lwowska 17 i 17.

Wilno, 8. 9. Notowano — w d. za 1 m.³: Deski czyste sosnowe 110.00—120.00, — półczyste I gat. 85.00—90.00, — II. gat. 55.00—60.00, kantówka 110.00—115.00, bale 120.00—125.00, kloce do 20 cm. grubości 55.00—60.00 — od 20—30 cm. grubości 65.00—70.00, deski stolarskie wszystkich grubości: dębowe 200.00—240.00, klonowe 200.00 do 240.00, jesionowe 200.00—240.00, grabowe 300.00—350.00, brzozowe 135.00—140.00, olszowe 120.00—130.00.

Złoty w dniu 7 września 1929 r.

Gdańsk przekaz 57.80—57.95, gotówka 57.83—57.97, Berlin przekaz na Warszawę 46.975—47.175, na Poznań 47.00—47.20, na Katowice 47.00—47.20, gotówka grube 46.925—47.325, Żurych przekaz 58.25, Londyn przekaz 43.24 Nowy Jork przekaz 11.25

Z życia placówek przemysłowo-handlowych

Samoczynne wytwarzanie siły napędnej i światła

W ostatnim czasie, prawie we wszystkich uprzemysłowionych krajach kulturalnych zaznacza się silny postęp techniki w budowie maszyn i motorów. Z drugiej znów strony, w miarę rozwoju przemysłu maszynowego, budowy aparatów i silników, wzrastało mechanizowanie pracy na wszelkich polach życia gospodarczego. Ostatnio jako najnowsza zdobycz w technice silnikowej triumfalny wprost pochód w zastosowaniu zdobywa wszędzie **bezkompresorowy motor Diesla M. W. M. Patent Benz.** Motory te przez samoczynne wytwarzanie siły napędnej i światła zmniejszają koszty ruchu młynów, fabryk włókienniczych, papierni, drukarń, również w przedsiębiorstwach obróbki metali i drzewa, w domach towarowych, browarach, gorzelniach, hotelach, kinach, szpitalach itd., gdzie wszędzie w ostatnich latach znalazły zastosowanie w różnych krajach, a także i w Polsce motory tego typu pracują z pożytkiem w różnych przedsiębiorstwach i instytucjach.

Generalne zastępstwo na motory M. W. M. Diesla na rejon W. M. Gdańsk, Pomorze i Poznań spoczywa w rękach firmy **Witt & Svendsen w Gdańsku,** która prócz porady fachowej, służy na życzenie ofertą i warunkami kupna, które są bardzo dogodne.

Fabryka Maszyn, Johannes Linz w Rawiczu

Rawicka fabryka maszyn Linza jest zasiedziałem tam poważnych rozmiarów przedsiębiorstwem, istniejącem już przeszło 67 lat. Dysponuje ona własną nowocześnie urządzoną odlewnią żelaza i metali, kotlarnią oraz specjalnie urządzonym warsztatem reperacyjnym dla przeprowadzania naprawy maszyn wszelkiego typu tak przemysłowych jak rolniczych. Fabryka wytwarza również wszelkiego rodzaju wyroby blaszane i urządzenia transmisyjne oraz dokonuje odlewu szarego i metaliwnego w pierwszorzędnem wykonaniu według własnych i doręczonych wzorów. Dział handlowy i biuro techniczne firmy Linz dostarcza maszyny i aparaty dla cukrowni, browarów, słodowni, gorzelń, cegielń i rolnictwa. Dzięki długoletniemu doświadczeniu w tej dziedzinie handlu i wytwórczości, firma Linz stanowi doskonałe i na zaufanie zasługujące źródło zakupu.

Nożyce do blachy

Szanownym Czytelnikom naszym, a szczególnie pp. właścicielom warsztatów ślusarsko-mechanicznych i blacharskich, niemniej pp. przemysłowcom i kupcom branży żelaza maszyn i narzędzi przypominamy uwadze **Biuro Techniczne Inż. Józefa Weingrüna w Krakowie,** przy Grobli 19, które między innemi dostarcza nożyce ręczne do cięcia i gięcia żelaza betonowego. Firma wymieniona posiada również na składzie nożyce dźwigniowe do cięcia oraz aparaty do gięcia żelaza betonowego od 6—45 mm. średnicy jako też tego samego typu nożyce i aparaty z popędem elektrycznym. Wymienione maszyny pomocnicze są pierwszorzędnego fabrykatu i prostej, lecz silnej i trwałej budowy.

Domieszka do zaprawy cementowej marki fabrycznej „Sika"

Z domieszek do zaprawy cementowej pochodzenia zagranicznego znajdujących się w obiegu handlowym na rynku naszym, domieszka marki „Sika", zdobywa sobie dla swych zalet licznych odbiorców. Domieszka wymieniona dodana do zaprawy betonowej wstrzymuje bowiem ciśnienie wody do 20 atmosfer i więcej, dalej zabezpiecza przed wilgocią i chroni wreszcie beton przed kwasami i wilgocią. Wyłączną sprzedaż na Polskę posiada **Przesiębiorstwo Budowlane Dyckerhoff i Widmann, S-ka Akc. w Katowicach,** przy ul. Kościuszki 12, które interesowanym służy wszelkiemi informacjami fachowemi bezinteresownie i wysyła na życzenie szczegółowe oferty. Firma Dyckerhoff dostarcza domieszkę „Sika" tylko w mniejszych lub większych transportach hurtowych.

Informacje handlowe

Zainteresuje zapewne naszych czytelników, że istniejąca od 24 lat, a zarejestrowana od 1906 r. firma „Welt-Detektiv", posiada od 15 lat swoje biuro w Berlinie — Berlin W 62, Kleiststr. 36 I w pobliżu dworca kolei podziemnej Nollendorfplatz — telef. Kurfürst 4543 i 4544. Działalność tej firmy, utrzymującej jak najlepsze stosunki w kraju i zagranicą, a nawet w krajach zamorskich, polega na udzielaniu opinji i informacyj dla celów prywatnych, handlowych i specjalnych, a także na przeprowadzaniu wszelkiego rodzaju obserwacyj i wywiadów. Zapewnia się staranne i jak najdokładniejsze wykonanie każdego zlecenia. Firma „Welt-Detektiv" cieszy się bezwątpienia największem powodzeniem między tego rodzaju przedsiębiorstwami w Niemczech, czego dowodzą listy z wyrazami uznania, jakie firma stale otrzymuje. Przeciętna ilość 150 zleceń wykonywanych przez nią dziennie, dowodzi, że staranny i zdolny detektyw, nie rozporządzający z natury rzeczy temi środkami, jakie ma do dyspozycji władza policyjna, jest jednak w stanie osiągnąć zdumiewające rezultaty; dokonują tego inteligencja, sprawność i doświadczenie.

Przetargi • Submisje • Licytacje

DOSTAWA DRUTU, ŚRUB ETC.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Warszawie 12. IX. 1929 r. ogłasza przetarg na dostawę jednorazową, względnie w kilku partjach około 20.000 kg. drutu stal. ocynk. o średn. 4 mm. i 1.000 kg. drutu żel. ocynk. wiązałk. o średn. 1 mm.; 2.020 kg. śrub żel. nieobtacz. z 6-kątn. naśrub. o różnych profil., 280 ołówków stolar. dł. 25 cm., 196 m² dykty pierwszej jakości grub. 3, 4, 8 i 10 mm., 400 bolcy do pasów okien. 40 mm. dł. z drzewa grab., 160 osełek pomeks. Nr. 2 — II i 3 — II, 6 mtr. piły taśm. szer. 25 mm., 10 taśm do pił stolarskich dł. 750 mm., szer. 25 mm. i 100 szt. torb skórz. dla kondukt. poc. osobow. w/g wzoru.

Oferty składać należy do godz. 15-tej dnia 12 września 1929 r. do skrzynki, znajdującej się w korytarzu W-łu Zasobów, Al. Jerozolimska Nr. 1/3.

Otwarcie ofert nastąpi w sali posiedzeń Dyrekcji dnia następnego o godz. 9-tej.

Szczegóły, dotyczące składania ofert oraz wzory i rysunki są do obejrzenia w W-le Zasobów w dni powszednie od godz. 10-tej do 12-tej. Ogólne przepisy o dostawach i przetargach na P. K. P. są do nabycia w pokoju Nr. 10 za opłatą zł 1. Warunki techniczne na poszczególne materjały — po 50 gr. za egzemplarz.

SPRZEDAŻ MOTORÓW ELEKTRYCZNYCH.

Państwowa Wytwórnia Aparatów Telegraficznych i Telefonicznych sprzeda w drodze przetargu ustnego w dniu 23 września 1929 r.: 28 motorów elektrycznych używanych na napięcie 20 Voltów (siła od 0,3 do 5 KM.), wentylatory, obrabiarki, oraz różny zużyty sprzęt fabryczny.

Życzący przyjąć udział w przetargu winni złożyć do dnia 20 września 1929 r. w kasie Wytwórni kaucję w kwocie 150 (sto pięćdziesiąt) zł, która zostanie zwrócona po ukończeniu przetargu.

Wymienione przedmioty, oraz spis takowych można oglądać w poniedziałki do dnia 20 września 1929 r. w Wytwórni, ul. Grochowska 30, w godz. od 11 do 12 i od 13 do 14-tej.

OGŁOSZENIE.

Naczelnik I Urzędu Skarbowego na pow. Warszawski w myśl art. 1030 U. P. C. ogłasza, że w dniu 25 września 1929 roku o godz. 10-tej rano w Składach Skarbowych przy ul. Smoczej Nr. 19 w Warszawie odbędzie się sprzedaż przez licytację publiczną zajętych mebli o wartości muzealnej, oszacowanych na ogólną sumę 39,020 zł., za zaległe podatki, przypadające od Adama Ronikiera.

Szczegółowych informacyj udziela I Urząd Skarbowy na pow. Warszawski w godzinach urzędowych, ul. Długa Nr. 50.

Naczelnik Urzędu.

PRZETARG.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Poznaniu zwraca uwagę na mający się odbyć w dniu 21. 9. 1929 r. przetarg publiczny na wykonanie projektów mostów żelaznych i żelazobetonowych.

Szczegóły przetargu ogłoszono w „Monitorze Polskim“ Nr. 205 z dnia 6. 9. 1929 roku i w „Epoce“ Nr. 243 z dnia 5. 9. 1929 roku.

Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych.

DOSTAWA PRZYRZĄDÓW GIMNASTYCZNYCH.

Przetarg publiczny ogłasza Kierownictwo Budowy Centralnego Instytutu Wychowania Fizycznego na Bielanach pod Warszawą na wykonanie i ustawienie przyrządów gimnastycznych w 3-ch salach Instytutu.

Oferty z dołączeniem kwitu Centralnej Kasy Państwowej na wpłacone 5 proc. wadjum należy składać w biurze Kierownictwa Budowy, Warszawa, Krakowskie Przedmieście 17, do godz. 11-ej dnia 12 września 1929 r.

Tamże można otrzymać ślepe kosztorysy, warunki przetargu i wszelkie inne informacje.

PRZETARG.

Państwowy Bank Rolny ogłasza przetarg na sprzedaż 2-ch samochodów marki „Ford“ model torpedo. Szczegółowe informacje otrzymać można w Inspektoracie Gmachu Państwowego Banku Rolnego przy ul. Nowogrodzkiej Nr. 50, pokój Nr. 512, telef. wewn. 146 w godz. 9—3.

Termin składania ofert do dnia 15 września 1929 roku, godzina 12-ta.

PRZETARG.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Poznaniu rozpisuje przetarg publiczny na wykonanie projektów mostów żelaznych i żelazobetonowych.

Ślepe kosztorysy otrzymać można w godzinach urzędowych w Wydziale Drogowym D. K. P. pokój Nr. 437 za opłatą 2 złotych, wszelkie wyjaśnienia zaś udziela się w pokoju Nr. 447.

Ofertę z podaniem ceny za wykonanie projektów należy w zapieczętowanej jednej kopercie firmowej z napisem wskazującym zawartość włożyć do koperty bez firmy i nieprzejrzystej, zapieczętować i nadesłać do Dyrekcji lub złożyć do skrzynki ofertowej w przedsionku gmachu Dyrekcji najpóźniej do dnia 21. 9. 1929 r. godz. 12, gdyż w tym dniu o godzinie 12 nastąpi otwarcie ofert w gmachu Dyrekcji, pokój Nr. 447. Koperta bez firmy winna być zaopatrzona w napis: „III/2 D. 16. 26451/28 Zgłoszenie na wykonanie projektów mostów.

Cena winna być wypisana w złotych obiegowych cyfrowo i słownie. Oferta winna obowiązywać conajmniej 30 dni od daty otwarcia ofert. O ile oferent tego terminu nie może akceptować, to należy termin ważności oferty ustalić. Do oferty należy dołączyć kwit którejkolwiek Głównej Kasy Kolejowej lub Państwowej na złożone wadjum w wysokości 3% oferowanej sumy. Nienadesłanie wadjum spowoduje bezwzględnie odrzucenie oferty. Po nieuwzględnieniu oferty wadjum podlega natychmiastowemu zwrotowi.

W razie cofnięcia oferty w czasie rozprawy ofertowej jak również w wypadku odmowy wykonania zamówienia po przyjęciu przez Dyrekcję oferty w terminie przewidzianym przetargiem, wadjum przepada na rzecz Skarbu Państwu.

W razie przyjęcia oferty przez Dyrekcję złożone wadjum winno być przy zawarciu umowy uzupełnione do 5-procentowej kaucji.

Dyrekcja Kolei Państwowych zastrzega sobie prawo unieważnienia przetargu bez podania powodów, zamówienia wykonania projektów częściowo u kilku oferentów, oraz prawo wyboru oferenta bez względu na cenę.

Nieuwzględnione oferty pozostają bez odpowiedzi.

Prezes Dyrekcji Kolei Państw.

SPRZEDAŻ DRZEWOSTANU.

Państwowy Bank Rolny, Oddział w Poznaniu, podaje do publicznej wiadomości, że w dniu 26-go września r. b. o godzinie 10 rano w lokalu Wydziału Agrarnego Oddziału, ul. Ratajczaka nr. 14 w Poznaniu, odbędzie się sprzedaż ofertowa około 100 ha drzewostanów, zawierających przeważnie sosnę kopalniakową, a znajdujących się w maj. Konstantynowo-Mirowo przy linji Chodzież—Gołańcz, stacje kolejowe Strzelno Wlkp. i Zacharzyn.

Bliższych informacyj udziela administrator majątku p. Weychan na miejscu w Konstantynowie, oraz Wydział Agrarny Oddziału P. B. R. w Poznaniu.

SPRZEDAŻ SILNIKA.

Z powodu powiększenia elektrowni sprzeda Magistrat miasta Gniewkowa (Wlkp.) mało używany silnik na gaz ssany o sile 40 KM. z kompletnem urządzeniem, fabr. firmy Deutz. Silnik jest w pełnym ruchu.

Oferty należy składać do Magistratu do dnia 15 września br.

PRZETARG

na dostawę słupów telefonicznych.

Dyrekcja zakupi w drodze przetargu słupy telefoniczne w ilości:

200 sztuk długości 7,5 m.

70 sztuk długości 8,5 m.

z dostawą loco berlinka brzeg Wisły.

Słupy winny mieć w cieńszym końcu grubość 16—18 cm. i być sporządzone z impregnowanego, zdrowego drzewa sosnowego, prosto wyrosłego, bez pęknięć zewnętrznych i wewnętrznych, ciętego najpóźniej jesienią r. 1928 i przycięte w cieńszym końcu w daszek dwustronny.

Termin dostawy do 30 listopada 1929 r.

Oferty z podaniem ceny słupów loco berlinka należy wraz z wadjum w wysokości 5 proc. oferowanej dostawy w kopercie opieczętowanej z napisem „Oferta na dostawę słupów telefonicznych" składać najpóźniej do godziny 12, dnia 14 września r. b. w niżej wymienionym urzędzie (Toruń, Bydgoska 22), gdzie o godzinie 12 nastąpi otwarcie ofert

Dyrekcja zastrzega sobie prawo swobodnego wyboru oferty.

Dyrekcja Dróg Wodnych.

Śląski Urząd Wojewódzki ogłasza

SPRZEDAŻ

następujących urządzeń maszynowych w Zakładzie dla Umysłowo-chorych w Rybniku:

1) kocioł parowy „Steinmüler" na stacji w Rudzie;
2) maszyna parowa na stacji pomp w Rudzie;
3) 1 pompa leżąca;
4) 1 pompa stojąca;
5) transmisja wraz ze sprzęgłem;
6) 2 maszyny parowe w zakładzie;
7) 1 prądnica starsza;
8) 1 prądnica nowsza;
9) tablica rozdzielcza wraz z regulatorami;
10) baterja akumulatorowa stara wraz z przewodami i kwasami kompletnie;
11) nowe płyty akumulatorowe i inne części składowe;
12) 6 małych motorów na prąd stały.

Urządzenia powyższe są do oglądania w ruchu w powyższym zakładzie za uprzedniem zgłoszeniem się w Dyrekcji Zakładu, gdzie można zapoznać się z warunkami przetargu.

Pisemne oferty należy składać do dnia 20 września b. r. godz. 9,30 w zakładzie dla umysłowo-chorych w Rybniku, z podaniem oferowanej ceny i warunków zapłaty, poświadczeniem złożenia 5% wadjum w kasie skarbowej.

Publiczne otwarcie ofert nastąpi w zakładzie tegoż dnia o godzinie 10-tej. Oferty wniesione po oznaczonym terminie oraz bez wadjów nie będą rozpatrywane.

Za Wojewodę:
Inż. Zawadowski m. p.
Naczelnik Wydziału Robót Publicznych.

Śląski Urząd Wojewódzki ogłasza

PRZETARG

na wykonanie w bież. roku robót w surowym stanie przy budowie domu mieszkalnego dla nauczycieli Szkół Techniczno-Zawodowych w Katowicach przy ul. Wojewódzkiej.

Wykonanie ścian przewiduje się w jednej z trzech alternatyw:

jako mury z cegły,
jako rama żelbetowa wypełniona cegłą,
jako rama żelazna wypełniona cegłą.

Dostarczenie i montaż konstrukcji żelaznej powierza się firmom specjalnym.

Termin składania ofert upływa dnia 16 września o godz. 11-tej.

Ogłoszenie szczegółowe umieszczono w „Gazecie Urzędowej" Województwa Śląskiego.

Wszelkich wyjaśnień udziela Wydział Robót Publicznych drzwi Nr. 805.

Za Wojewodę:
Inż. Zawadowski m. p.
Naczelnik Wydziału Robót Publicznych.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach zwraca uwagę na mający się odbyć w dniu 27 września 1929 r.

PRZETARG PUBLICZNY

na sprzedaż trzech używanych wąskotorowych parowozów o rozpiętości 785 mm. rok budowy 1894.

Szczegóły przetargu ogłoszono w „Monitorze Polskim" Nr. 203 z dnia 4. 9. b. r. i w „Epoce" Nr. 241 z dnia 3. 9. b. r.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach.

SPRZEDAŻ RÓŻNYCH ODPADKÓW.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach ogłasza przetarg publiczny na sprzedaż:

48.600 kg. odpadków metali półszlachetnych (różne w-g wykazu).
30.000 kg. blachy żelaznej do 5 mm. grubości.
56.700 kg. drutu żelaznego i stalowego.
15.000 kg. złomu szkła.
8.345 kg. starych ogniw galwanicznych.
27.330 kg. węgli do lamp. łukowych, całych nieużywanych o różnych wymiarach w-g wykazu.
609 kg. antymonu.
2.500 kg. farby olejnej szarej (stwardniały grafit).
117 szt. słoi do ogniw akumulatorowych całych (w-g wykazu).
260 szt. stojaków z rur żelaznych grub. 24 mm. wysokości 2,10 m. do zakładania tablic ostrzegawczych i 620 szt. części do powyż. przyrządów.
1.970 szt. blaszanek żelaznych 27×65 mm.
9.743 kg. różnych odpadków i starych materjałów skórzanych, papierowych, sukiennych, filcowych, bawełnianych i gumowych (w-g. wykazu) oraz
8.297 szt. siatek żarowych całych nieużywanych,
9.350 szt, szkieł do lamp naftowych,
2.732 szt. szkieł do lamp naftowych,
218 szt. kloszy porcelanowych,
638 szt. kloszy szklanych (w-g wykazu).

Termin składania ofert upływa z dniem 12. 9. 1929 r. o godz. 13-tej.

Do oferty winien być dołączony kwit na złożone wadjum w wysokości 3 proc. oferowanej kwoty kupna materjałów.

Oferty bez wadjum rozpatrywane nie będą.

Oferty należy złożyć z cenami stałemi w złotych loco składy kolejowe do dnia 12. 9. 1929 r. godz. 12-ej w podwójnej zapieczętowanej i zalakowanej kopercie z napisem „Oferta na zakup różnych materjałów do przetargu na dzień 12. 9. 1929 r." i przesłać do Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach lub składać je do skrzynki ofertowej, umieszczonej w westybulu Dyrekcji.

Otwarcie ofert nastąpi tego samego dnia o godz. 13-ej w pokoju 311 Dyrekcji K. P.

Oferty winne obowiązywać do dnia 13. 10. 1929 r.

Warunki sprzedaży, zawierające bliższe szczegóły wydaje Wydział Zasobów D. K. P. w Katowicach (pokój 30) bezpośrednio lub pocztą za nadesłaniem opłaty pocztowej.

SPRZEDAŻ UŻYWANYCH PAROWOZÓW.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach sprzeda w drodze przetargu trzy używane wąskotorowe parowozy Typu 31, rok budowy 1 — 1894 — 2 — 1894 o rozpiętości toru 785 mm.

Wymienione parowozy są w dobrym stanie i można je oglądać za zezwoleniem tutejszego Wydziału Mechanicznego w parowozowni Nowy Bytom.

Oferty należy składać w zapieczętowanych kopertach do dnia 27 września br. godziny 12-tej w Katowicach z napisem na kopertach: „Oferta na zakup parowozów wąskotorowych".

Przed złożeniem oferty należy wpłacić do Głównej Kasy Kolejowej w Katowicach wadjum w wysokości 5 proc. od oferowanej sumy. Kwit na wpłacone wadjum winien być dołączony do oferty.

Warunki kupna zawierające bliższe szczegóły wydaje wydział Mechaniczny D. K. P. Katowice bezpośrednio lub pocztą za nadesłaniem opłaty pocztowej.

Przetarg uzyska ważność po zatwierdzeniu go przez Ministerstwo Komunikacji.

WYKONANIE SIECI ELEKTRYCZNEJ.

Gmina Sucha Góra pow. Tarnowskie Góry rozpisuje niniejszem przetarg ofertowy na wykonanie gminnej sieci elektrycznej.

Oferty jak i plany należy przedłożyć w opieczętowanych kopertach do dnia 15. 9. 1929 r. do godz. 15-ej w Urzędzie gminnym. Data wpływu oferty do dziennika podawczego będzie podstawą do oceny, czy została wniesiona w należytym terminie.

Przyjęcie oferty przy przetargu nie pociąga za sobą żadnych zobowiązań dla Urzędu gminnego. Urząd gminny zastrzega sobie prawo wyboru ofert, bez względu na wysokość oferowanej kwoty, oraz unieważnienia przetargu bez podania powodów.

BUDOWA PRZYCZÓŁKÓW I FILARÓW DLA MOSTU.

Urząd Wojewódzki — Dyrekcja Robót Publicznych we Lwowie rozpisuje niniejszem publiczny przetarg ofertowy pisemny na budowę dwóch przyczółków i pięciu filarów wraz z fundamentami dla mostu na Sanie w Kuryłówce (pow. Łańcut) na drodze Leżajsk—Tarnogród.

Przyczółki i filary mają być betonowe, fundowane na żelazobetonowych palach o systemie wtłaczanym.

Warunki ogólne i szczegółowe budowy, plany, przedmiar, oraz kosztorys ofertowy są do przejrzenia w godzinach urzędowych w Biurze Mostowem Dyrekcji Robót Publicznych we Lwowie (Gmach Województwa III p.) i w Powiatowym Zarządzie Drogowym w Łańcucie.

Oferty wypełnione ściśle wedle przyległego wzoru wraz z kosztorysem sporządzonym przez wstawienie cen jednostkowych i sumarycznych w kosztorys ofertowy i opisem oferowanego systemu pali — mają być wniesione lub przesłane do protokółu Dyrekcji Robót Publicznych we Lwowie w zamkniętych kopertach z napisem: „Oferta do przetargu na budowę mostu w Kuryłówce“ w terminie do 23 września 1929 r. godz. 11, poczem nastąpi otwarcie ofert, przy którem mogą być obecni oferenci lub ich pełnomocnicy.

Oferujący winni przed powyższym terminem złożyć w Kasie Podręcznej Dyrekcji Robót Publicznych we Lwowie wadjum w wysokości 5% oferowanej sumy kosztorysowej, a dowód złożenia załączyć do oferty.

Termin zupełnego ukończenia oferowanych robót oznacza się na dzień 1 lipca 1930 r.

Dyrekcja Robót Publicznych zastrzega sobie dowolny wybór między ofertami lub nieprzyjęcie żadnej oferty.

SPRZEDAŻ MASZYN RÓŻNYCH.

Dyrekcja Państwowego Zakładu Zdrojowego w Busku, Zdrój ogłasza że w dniu 26 września r. b. o godz. 12-ej w biurze Dyrekcji Zakładu odbędzie się licytacja ruchomości stanowiących własność Zakładu, składających się:

1) z 1 silnka „Ursus“ Nr. 5026 — mocy 25 KM.,
2) z motoru ropnego „Ursus“ Nr. 2521 — mocy 10 KM.,
3) z kotła parowego kornwalijskiego o ciśnieniu roboczem 6 atm., o powierzchni ogrzewalnej 27,5 m²,
4) takiegoż kotła o powierzchni ogrzewalnej 21,3 m², i
5) Siewnika talerzowego firmy „Superjor“.

Warunki i objekty licytacji są do przejrzenia w Zakładzie Zdrojowym codziennie w godzinach biurowych.

SPRZEDAŻ DRZEWOSTANU.

Państwowy Bank Rolny, Oddział w Pińsku, podaje do publicznej wiadomości, że w dniu 1 października br. o godz. 13, odbędzie się w lokalu Oddziału Banku w Pińsku, Plac 3-go Maja, róg ul. Kościuszki Nr. 2, sprzedaż drogą przetargu drzewostanu, przeważnie olszowego, różnorodnego wieku od lat 60 na terenie około 250 ha majątku Wysock, z zapasem około 2269 m³ drewna użytkowego i około 29438 mq. drewna opałowego, znajdującego się w odległości 4 km. od stacji kolejowej Udryck i przylegającego do linji kolejowej Łuniniec—Sarny.

Taksacja drzewostanów, warunki przetargu oraz projekt umowy są do przejrzenia w Wydziale Agrarnym Instytucji Centralnej Państwowego Banku Rolnego w Warszawie, Nowogrodzka Nr. 50, w Oddziale Państwowego Banku Rolnego w Pińsku, oraz u administratora majątku Wysock, p. Jerzego Niemirycza, poczta Wysock, pow. Stoliński, woj. Poleskie.

PRZETARG BUDOWLANY.

Zarząd powiatu w Chrzanowie ogłasza niniejszem publiczny przetarg ofertowy na budowę w stanie surowym trzech pawilonów szpitala powiatowego w Chrzanowie.

Plan budowy, oraz szczegółowe i ogólne warunki przetargu przeglądać można w biurze powiatowego zarządu drogowego w Chrzanowie, gdzie nabyć można także formularze ofertowe i ślepe kosztorysy za zwrotem kosztów ich sporządzenia w kwocie 10 zł.

Oferty w zamkniętych i opieczętowanych kopertach o cenach stałych, sporządzone ściśle według formularza, składać należy w Sekretarjacie Zarządu powiatu do dnia 16 września 1929 r., godz. 12 w południe. Otwarcie ofert nastąpi w tym samym dniu o godz. 1 po południu.

Do oferty należy dołączyć wadjum w gotówce lub w papierach wartościowych w wysokości 5% sumy oferowanej po myśli okólnika Ministerstwa Skarbu z dnia 10. 5. 1926 N. Dz. K. 114/WAK. Oferty niezłożone w przepisanym czasie nie będą rozpatrywane.

Zarząd Powiatu zastrzega sobie wolny wybór oferty lub nieprzyjęcia żadnej.

Informacyj szczegółowych udzielać się będzie od godz. 11-tej do 13-tej w Zarządzie Powiatu.

PRZETARG OFERTOWY.

Urząd Wojewódzki, Dyrekcja Robót Publicznych w Kielcach ogłasza przetarg na wykonanie budowy dwóch 4-ro piętrowych magazynów, o konstrukcji żelazo-betonowej dla Polskiego Monopolu Tytoniowego w Radomiu, kubatury łącznej 84.000 m³ z terminem ukończenia robót do dnia 1 września 1930 r.

Oferty należy wnieść do Urzędu Wojewódzkiego — Dyrekcji Robót Publicznych w Kielcach, do dnia 12 września 1929 r. włącznie do godz. 11-tej przed południem.

Wszelkich informacyj udziela Dyrekcja Robót Publicznych w godzinach urzędowych, tamże są do przejrzenia warunki oferowania i wykonania budowy, plany oraz druki, te ostatnie nabyć można za opłatą 15 zł.

Za wojewodę: (—) **Krug,** Dyrektor Robót Publicznych.

Magistrat m. Smorgoń, woj. Wileńskiego niniejszem ogłasza

KONKURS

na budowę elektrowni spalinowej i wszystkich urządzeń, niezbędnych dla elektryfikacji miasta, liczącego 6.000 mieszkańców, oraz na sfinansowanie tej budowy wzamian za odstąpienie prawa eksploatacji elektrowni na termin, który zostanie określony umową. — Termin składania ofert upływa z dniem 1-go listpada 1929 r. Wszystkie niezbędne informacje udziela Magistrat miasta na żądanie. **Magistrat.**

SPRZEDAŻ PRĄDNICY.

Elektrownia miejska w Rypinie ma na sprzedaż dwie prądnice prądu stałego:

1) fabryki „Siemens i Halske,“ Berlin, 220 w. 182 amp. 640 obr.
2) fabryki „Kumierer, Drezno“, 260 w. 162 amp. 650 obr.

PRĄDNICA PRĄDU STAŁEGO

60 KW. 500 wolt, AEG. z przynależnemi aparatami rozruchowemi na sprzedaż. Informacje udziela Dyrekcja elektrowni miasta Gniezna.

Motory dynamo, wentylatory stale na składzie

Motory, dynamo-maszyny, wentylatory

7786

Kupno, sprzedaż, zamiana, reperacje, przewijanie panewki, kolektory najtaniej i dokładnie

ZAKŁAD ELEKTROMECHANICZNY

Warszawa, Krucza 22 - Tel. 204-55

— Warunki kupna i sprzedaży dogodne —

Motory od $^1/_4$ do 20 KM. stale na składzie

SPRZEDAMY

dwa kotły dwupłomienicowe

każdy długości 10 mtr., średnicy 2,20 mtr., obecnie się jeszcze w ruchu znajdujące, nadające się na rezerwoary lub kotły o niskiem napięciu pary 2—4 atm., (obecne ciśnienie 10 atm.) Szczegółowych informacyj udzieli: Firma **Młyn Parowy Ostrów, Walczak & Rakowicz.** Ostrów (Pozn) Adres telegraficzny: „Paromłyn", Telefon 5 i 10. 7903

SPRZEDAM na bardzo korzystnych warunkach 50% wpłaty, położoną w mieście powiatowem przy torze kolejowym P. K. P. (Wlkp.)

stolarnię parową

czynną, (budynek fabryczny 45,00 x 13,00 m., masywny dach twardo kryty), w której się znajdują: 1 lokomobila stała 20 KM., 1 prądnica z tablicą rozdzielczą, 1 taśmówka, 1 frezarka, 1 tarczówka, 1 heblarka walcowa, 1 tokarka, 1 obrabiarka, 1 prasa do fornierowania, 1 piec do kleju i inne maszyny, 13 stołów warsztatowych z narzędziami, 1 domek mieszkalny o 1 kuchni i 4 pokojach, całość posiada $^3/_4$ ha. ziemi. Sprzedam ewentualnie maszyny osobno. Bliższe szczegóły udzielam listownie. Zgłoszenia przyjmuje adm. „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod nr. 7904 i wł. skrytka poczt. Nr. 11 Jarocin 7904

Sprzeda korzystnie

Lloyd Bydgoski Tow. Akc.

dawniej Bromberger Schleppschiffahrt

w Bydgoszczy, ul. Grodzka 28

1. **Maszynę parową,** stojącą 3-cylindrową, 180 obrotów, 175 KM. z kondensacją, ciśn. rob. 10 atm.
2. **Kocioł** wodno-rurkowy syst. „Alban" 124,8 m² powierzchni ogrzewalnej, ciśn. rob. 11 atm. z przegrzewaczem, rok budowy 1899 — do powyższej maszyny parowej.
3. **Maszynę parową** typu statkowego, tylno- lub boczno-kołową, trzy-cylindrową, 200/220 KM. z kondensacją, ciśn. rob. 12 atm.
4. **Łódź motorową** 35—40 osobową, kadłub stalowy dług. 12,10 mtr., szer. 2,60 mtr., zanurzenie 0,65 mtr., z kajutą i daszkiem, z silnikiem spalinowym marki „Lloyd-Motor" Remers—Hamburg siły 24/26 H. P.
5. **Łódź motorową** 6—8 osobową, kadłub drewniany, otwartą, dług. 7,80 m., szer. 2,0 mtr. zanurzenia 0,58 mtr., z kajutą dla motoru, z silnikiem spalinowym „Mercedes" siły 22 HP.
6. **Łódź motorową** 8—10 osobową, kadłub drewniany dębowy z półkajutą i kajutą dla motoru, z silnikiem spalinowym firmy „Marine-Motor", siły 25—30 HP.

7901

SPRZEDAŻ OKAZYJNA! 7898

Dwa kotły parowe system Cornwall, fabrykat Breitfeld-Danek dwupłomieniowe po 70 mt. kw. powierzchni ogrzewalnej 9 atm. ciśnienia z armaturą. **Cena 44.000 zł.**

Jedna maszyna parowa syst. Borrman-Schwede, fabrycznie nowa, suwakowa 60-80 KM na 8 atmosfer. **Cena 10.000 złotych**

Łask. zgł. skierować do Adm. czasopisma „Gorzelnik", Lwów, Szeptyckich 42.

Nadzwyczajna okazja!

7899 Do natychmiastowej sprzedaży kompletne

urządzenie maszynowe kalafoniarni

syst. ekstrakcyjny do przeróbki 60 M. p. karpiny dziennie, fabrycznie nowe, niezmontowane, za 50% ceny nabycia. **Na żądanie złożymy szczegółowe oferty**

Administracja „GORZELNIK", Lwów, Szeptyckich 42

Motor ropowy

7885

nowy, 25 konny fabrykat Junkers, 3 miesiące używany, sprzedamy z powodu założenia elektryczności. Oddamy poza tem **młot sprężynowy** i kilka pras ekscentr.

SULKIEWICZ I ROBAKOWSKI, Fabryka Wyrob. Żelaz. BYDGOSZCZ, **Herm. Frank. 3.**

Motor elektryczny

A. E. G. 3 konny prawie nowy na prąd stały

na sprzedaż 7896

Masłowski, Poznań, Grunwaldzka 5

PŁUG MOTOROWY - STOCK

z powodu zmiany w gospodarstwie tanio na sprzedaż. Motor wyposażony w 2 biegi naprzód postępowe, 1 bieg wstecz, rozszerzenia kół, przyrząd przyczepkowy, napęd młocarniany itd. Paliwo: nafta, benzyna pp. 7816

E. Weissermel, Kruszyn, p. Konojady, p. Brodnica-Pomorze. Tel. 1

Fordson z pługiem Olivera 7905

mało używany, po generalnym remoncie, w doskonałym stanie, z powodu przejścia na traktory gąsienicowe, korzystnie do sprzedania.

Zarząd Dóbr Jeziorki, pocz. Jeziorki k. Poznania

Motor na gaz ssany 40 K. M.

do sprzedania

w ruchu z powodu powiększenia młyna

Górski, Sieraków, Wroniecka 6. Tel. 13

7843

---

2 tokarnie

7895

pociągowe o 1000 m/m rozpiętości używane lecz zupełnie wyremontowane na sprzedaż. Tamże do sprzedania

transmisja, piłka zapędowa i szlifierka

Masłowski, Poznań, Grunwaldzka 5

Pług motorowy

6-skibowy, 1 rok używany, 80 PS., fabrykat Comnik, rocznik 1920, w dobrym stanie, zaraz do użytku, odda korzystnie — lub zamieni na inny objekt nawet nieruchomy LEON STUDZIŃSKI, SKŁADY MASZYN ROLNICZYCH, Kościerzyna (Pomorze). Tel. 67. 7900

Lokomobilę parową

7891

używaną, fabr. Eple & Buxbaum, 8 atmosfer, powierzchni ogrzewalnej 13.78 m² (o sile 18/22 KM), rok budowy 1912, zdolną do dalszej pracy bez jakiegokolwiek remontu sprzeda POMORSKIE STOWARZYSZENIE ROLNICZO-HANDLOWE w TORUNIU, ul. Prosta 18-20. Telef. Nr. 153.

Mam do oddania

lokomobile „Lanz'a"

30—60 k. m. w bardzo dobrym stanie. Książka kotłowa zupełnie czysta Cena 6.000 00 zł loko wagon.

Franciszek Dobrowolski

Tartak parowy, Więcbork

7848

Motory elektryczne

7882

nowe i używane na prąd stały i zmienny od ¼ do 100 K. M. dostarczamy jak i zakupujemy. Na wszelkie naprawy oraz używane motory udzielamy jeden rok gwarancji.

FRANPOL T. z o. p., POZNAŃ, Grobla Nr. 27.

Technik-handlowiec

z akademickiem wykształceniem, znakomicie ustosunkowany obejmie

przedstawicielstwa

poważnych firm, lub fabryk na Wielkopolskę i Pomorze.

Obszerny lokal wystawowy, biura i magazyn w śródmieściu Poznania do dyspozycji. Referencje pierwszorzędne. Zgłoszenia do adm. „Rynku Met. i Masz." pod „Wydajna Praca" nr. 7850.

Poszukuję możliwie od zaraz zdolnego

ekspedjenta branży żelaznej

do detalu. Oferty piśmienne z podaniem warunków proszę nadesłać do administracji pod: „ŻELAZO" — ŚLĄSK.

7902

KUPNA

Stacjonowany rurkowy kocioł parowy

8—10 m² powierzchni ogrzewalnej 6 atm. dobrze utrzymany z czystą książką kotłową, **kupię lub zamienię** za kocioł płomienicowy 19,5 atm. pow. ogrzew. 6 atm. kompl. z armaturą.

„Lukullus" Bydgoszcz, Poznańska 28, tel. 1670.

7894

Poszukuję celem kupna

łupiarkę fornirową

długości 300, 600 do 800 mm w dobrym stanie,

1 nożyce fornirowe

z zapędem automatycznym lub nożnym. 7841

FR. SACHSE - Wieleń, Rynek 6.

MOTOR 30—50 K. M.

na gaz, benzynę lub ropę

kupię 7897

Epp, Görlich & Co, Stutthof-Dzg.

Lokomobilę

używaną z dobrem ogniskiem potrzebującą ewentualnie naprawy stosowną do młocenia 10 nominalnych P. S. kupię. Oferty pod adresem: **Dekowski, Środa.** 978

Przy zakupach prosimy powoływać się na „RYNEK METALOWY I MASZYNOWY"

„R. Met."

WARUNKI DLA INSERENTÓW I ABONENTÓW:

CENY OGŁOSZEŃ: $^1/_1$ str. 150 zł, ½ str. 75 zł, ¼ str. 45 zł, $^1/_8$ str. 25 zł, $^1/_{16}$ str. 15 zł. Na I str. okładki 100%, na II. i IV. str. 50%, na III str. 30% dopłaty. — Artykuły opisowe z dopłatą 100%. — Dostarczenie kliszy autypij z wyraźnych fotografij po 14 groszy za cm². W Gdańsku obowiązują powyższe ceny w guldenach. Ogłoszenia z zagranicy oblicza się w markach niemieckich. W wydaniach specjalnych obowiązuje taryfa inna. Miejscem wykonania zleceń i zapłaty jest Poznań; w kwestjach spornych miarodajny jest Sąd Grodzki (Okręgowy) w Poznaniu. Na wypadek skargi sądowej, nadzoru sądowego lub konkursu przyznane rabaty upadają. Konto czekowe P. K. O. w Poznaniu Nr. 202-796.